

船舶事故調査報告書

令和4年5月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和3年3月6日 14時15分ごろ
発生場所	鹿児島県南大隅町立目崎北東方沖 <small>みなみおおすみ たつめ</small> <small>ねじめ</small> 根占港北防波堤灯台から真方位214° 3.7海里（M）付近 （概位 北緯31° 10.0′ 東経130° 43.0′）
事故の概要	遊漁船あき丸は、北北東進中、また、漁船早苗丸は、漂泊中、両船が衝突した。 早苗丸は、船長が負傷し、右舷中央部外板に亀裂等を生じ、また、あき丸は、船首部船底外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和3年3月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 遊漁船 あき丸、7.3トン KG2-7005（漁船登録番号）、個人所有 12.80m（Lr）×3.00m×0.86m、FRP ディーゼル機関、382.46kW、平成12年4月7日 第292-34050号（船舶検査済票の番号） B 漁船 早苗丸、0.8トン KG3-60348（漁船登録番号）、個人所有 5.56m（Lr）×1.92m×0.73m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、 令和2年7月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 41歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成19年2月21日 免許証交付日 令和2年2月27日 （令和7年3月25日まで有効） B 船長B 66歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年8月11日 免許証交付日 平成30年9月25日 （令和6年8月11日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部船底外板に擦過傷、プロペラに曲損 B 右舷中央部外板に破口を伴う亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、遊漁の目的で、令和3年3月6日05時00分ごろ立目埼北西方沖の釣り場に向けて鹿児島県鹿屋市高須港を出港した。</p> <p>A船は、06時30分ごろ立目埼北西方沖の釣り場で遊漁を始め、13時30分ごろ遊漁を終えて帰途についた。</p> <p>船長Aは、A船の操舵室の舵輪前に設置された椅子に腰を掛け、GPSプロッターを作動させ、1.5Mレンジとしたレーダー及び目視で見張りをを行いながら手動操舵により操船に当たり、約17～18ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）でA船を北東進させた。</p> <p>A船は、船長Aが立目埼北西方沖から南大隅町伊座敷漁港沖にかけて釣り船が多く集まっているので周囲に注意しながら航行し、それらの船舶を通過した後、14時13分ごろ高須港に向けて左舵を取ろうとレーダー映像及び目視で確認したが、前路に航行の支障となる他船を認めず、高須港に向けて北北東進した。</p> <p>船長Aは、船首方に船首浮上による死角が生じた状態で、時折、レーダー画面を見ながら航行を続けていたもののB船に気付かず、同じ針路、速力で航行中、船首方にいた釣り客らが船長Aに何か言いながら手で合図を送っているの、流木か何かあるのかと思い、減速して間もなく、14時15分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて主機を中立運転とし、左舷船尾方に海中に落ちた船長BとB船を認め、B船と衝突したことに気付き、船長Bと釣り客の負傷の有無を確認した後、本事故の発生を携帯電話で海上保安庁に通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、1本釣り漁の目的で、07時00分ごろ立目埼北東方沖の漁場に向けて鹿児島県錦江町大根占港を出港した。</p> <p>船長Bは、07時30分ごろ、目的の漁場で主機を停止し、船首を東方に向けて、船首部からパラシュート型シーアンカーを投入して漂泊しながら左舷船尾部の物入れの上に腰を掛け、北方を向いて釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、14時12分ごろ、帰港する時刻になったので、釣り竿を左手で持ち、釣りをしながら道具等の片付けを始めた際、右舷船尾方に北進して来るA船を視認したが、ふだん航行中の他船が漂泊中のB船を避けていたので、A船が漂泊中のB船を避けてくれると思い、</p>

	<p>道具等の片付けを続けた。</p> <p>船長Bは、再度右舷方を見たところ、依然としてA船が接近してくるので、慌てて立ち上がり大声を出して手を振って合図を送ったが、更にA船が接近し、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で海に投げ出された後、ベスト型の膨張式救命胴衣が作動して海面に浮き上がり、泳いでA船に近づいて自力でA船に乗り込み、お互いの連絡先を交換した後、A船が手配した船舶で大根占港に戻り、B船は、A船が手配した別の船舶で高須港にえい航された。</p> <p>船長Bは、2日後、病院を受診したところ、尾骨部打撲傷、左手掌切創と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 衝突時の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、本事故当時、約17～18knの速力で航行中、操舵室の舵輪前に設置された椅子に腰を掛けた姿勢で船首方を見たとき、船首が浮上して船首方に約10°の死角を生じる状態であった。</p> <p>船長Aは、ふだん操舵室の窓から顔を出したり、操舵室の横の通路に出たりして死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時は、釣船の集団を通過した安心感と高須港に向けて左舵を取る際、前路に航行の支障となる他船を認めなかったため、死角を補う見張りを行っていなかった。</p> <p>船長Aは、レーダー画面と目視による見張りを行っていたものの、B船がレーダーに映らず、本事故当日は晴れており海面反射等で、目視でも船首方にあるB船に気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>本事故当時、船長A及びA船の釣り客は、いずれも救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、和船型の漁船で、死角はなく、汽笛等の有効な音響信号設備は有していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、船首浮上で船首方に死角がある状態でレーダー画面と目視による見張りを行いながら立目埼北東方沖を北北東進中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと判断し、同じ針路、速力で航行を続けたことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面と目視による見張りを行っていたものの、B船がレーダーに映らず、本事故当日は晴れており海面反射等で、目視でも船首方にあるB船に気付かなかったことから、前路に他船はいないと</p>

	<p>判断したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、釣船の集団を通過した安心感と、左舵を取る際に前路に航行の支障となる船舶を認めなかったことから、死角を補う見張りを行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、立目埼北東方沖において漂流中、船長Bが、北上するA船に気付いたものの、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思い道具等の片付けを行いながら漂流を続けたことから、衝突を避けるための措置を取るのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、ふだん航行中の他船が漂流中のB船を避けていたので、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、立目埼北東方沖において、A船が船首方に死角がある状態でレーダー画面と目視による見張りを行いながら北北東進中、B船が漂流中、船長Aが、前路に航行の支障となる他船はいないと判断し、同じ針路、速力で航行を続け、また、船長Bが、航行中のA船が漂流中のB船を避けてくれると思い、道具等の片付けを行いながら漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、航行中、船首の浮上で船首方に死角を生じ、レーダー上の映像で他船の動向を確認する場合、レーダーでも他船の映像を認めない場合があるので、前路に他船はいないと思わず、時折、船首を左右に振ったり、窓から顔を出したりして死角を補い、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、海面反射等の影響で見張りに支障を来す場合、サングラスを活用すること。 ・ 船舶所有者は、新たに船舶を建造する場合には、その設計、建造に際し、できる限り船首方の視界を確保するように留意すること。 ・ 船長は、漂流中であっても、他船が自船を避けてくれると期待せず、接近する他船を認めた場合はその動きを正確に観察し、余裕がある時機に機関を用いて移動するなど、衝突を避けるための措置を講じること。 ・ 長さ12m未満の船舶は、汽笛及び号鐘を備えていない場合、携帯式エアホーン等を備えて有効な音響による注意喚起を行うなど衝突を避けるための措置を講じておくこと。 ・ 小型の船舶は、レーダーに映りにくいのでレーダー反射器を操船の邪魔にならない場所に掲げたり、3m以上の高さのポール等を使用して目印となる旗を掲げたりするなどして、他船からの視認性を高める工夫をすることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

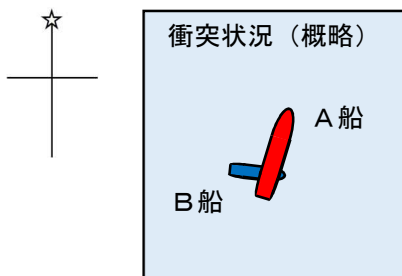


写真1 A船



写真2 衝突時の状況

