

船舶事故調査報告書

令和4年5月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| 事故種類                             | 衝突  |
| 発生日時                             | 令和3年9月5日 13時29分ごろ   |
| 発生場所                             | 鹿児島県いちき串木野市串木野漁港南西方沖<br>串木野港A防波堤灯台から真方位216° 8.3海里（M）付近<br>（概位 北緯31° 35.9′ 東経130° 09.4′）   |
| 事故の概要                            | プレジャーボートVOGUE及び漁船第五千春丸は、共に北東進中、両船が衝突した。   |
| 事故調査の経過                          | 令和3年10月6日、主管調査官（門司事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済   |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A プレジャーボート VOGUE、5.8トン<br>293-41855鹿児島、三井住友ファイナンス&リース株式会社<br>B 漁船 第五千春丸、2.6トン<br>KG3-39860（漁船登録番号）、個人所有<br>第293-28870号（船舶検査済票の番号）   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、一級小型・特殊・特定<br>B 船長B、一級小型・特殊・特定  |
| 負傷者                              | なし  |
| 損傷                               | A 右舷船首部外板に破損<br>B 左舷船首部外板に亀裂、左舷船首部の錨台に破損  |
| 気象・海象                            | 気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好<br>海象：海上 平穏   |
| 事故の経過                            | A船は、船長Aが1人で乗り組み、友人2人を乗せ、串木野漁港南西方沖約36Mの釣り場で釣りを終えて帰港することとし、船長Aが操舵室右舷側の椅子に楽な姿勢を取ろうとして左舷船首方へ身体を向けた姿勢で腰を掛けて操船に当たり、1.25Mレンジとしたレーダーを作動させて約23ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、同漁港内のマリーナに向けて自動操舵により北東進した。<br>船長Aは、海上が平穏で視界が良く、また、串木野漁港の近くでは他船を見掛けたことがあったものの、沖合では他船を見掛けたことがなかったので、前路に他船はいないと思い、船首から左舷方にかけて漠然と見ながら同じ針路及び速力で航行を続けた。<br>船長Aは、友人が「あっ」と言ったので右舷側を見たところ、至近にB船を認め、機関を中立運転としたものの、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。<br>船長Aは、日頃から、串木野漁港への出入港や夜間航行する際はレ |

|                     |  |
|---------------------|--|
|                     | <p>ーダーを活用していたものの、沖合を航行する際はレーダーを活用せず、目視のみで操船を行っていた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、レーダーを装備しておらず、串木野漁港南西方沖約13Mの漁場で操業を終えて帰港することとし、船長Bが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に当たり、約13knの速力で、同漁港に向けて手動操舵により北東進した。</p> <p>船長Bは、前方に注意して見張りを行いながら、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、突然、衝撃を感じて機関を中立運転とし、左舷側にA船が見えたのでA船と衝突したことが分かった。</p> <p>船長Bは、後方から接近する船舶が当然B船に気付いて避けてくれると思っていたが、後方の見張りも行っていれば良かったと本事故後に思った。</p>   |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>A船は、自動操舵で北東進中、船長Aが、レーダー画面を見ていない中、前路に他船はいないと思い、左舷船首方に身体を向けた姿勢で椅子に腰を掛け、船首から左舷方にかけて漠然と見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、右舷船首方を航行中のB船に衝突直前まで気付かず、B船に気付いて機関を中立運転としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、串木野漁港の近くでは他船を見掛けたことがあったものの、沖合では他船を見掛けたことがなかったことから、前路に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、楽な姿勢を取ろうとしたことから、左舷船首方に身体を向けた姿勢で椅子に腰を掛けていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、海上が平穏で視界が良く、沖合では他船を見掛けたことがなく、注意力が散漫になっていたことから、レーダー画面を見ておらず、船首から左舷方にかけて漠然と見ながら同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、手動操舵で北東進中、船長Bが、後方から接近する船舶がB船を避けてくれるものと思い、前方に注意して見張りを行いながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、左舷後方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、A船及びB船が共に北東進中、船長Aが、前路に他船はいないと思い、左舷船首方に身体を向けた姿勢で椅子に腰を掛け、船首から左舷方にかけて漠然と見ながら同じ針路及び速力で航行を続け、右舷船首方を航行中のB船に衝突直前まで気付かず、また、船長Bが、後方から接近する船舶がB船を避けてくれるものと思い、前方に注意して見張りを行いながら同じ針路及び速力で航行を続けたため、左舷後方から接近するA船に気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>   |
| <p><b>再発防止策</b></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</p>  |

られる。

- ・ 船長は、航行中、前路に航行の支障となる他船はいないと思わず、正面を向いた姿勢で操縦席に腰を掛け、常時、周囲の見張りを適切に行い、他船を見落とさないようにすること。
- ・ レーダーを装備する船舶の船長は、レーダーを有効に活用して見張りを行うこと。
- ・ 船長は、航行中、後方から接近する船舶が自船を避けてくれると思わず、後方を含めた周囲の適切な見張りを行い、接近する他船を見落とさないようにすること。