

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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4年4月30日 20時31分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市鹿児島港外港の危険物積載船錨地 鹿児島港外港沖防波堤東灯台から真方位152°860m付近 (概位 北緯31°31.3′ 東経130°33.7′)
事故の概要	油送船新共和丸は、錨泊中、また、プレジャーボート琉希丸は、南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年5月27日、主管調査官（門司事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 油送船 新共和丸、3,819トン 137153、共和産業海運株式会社・ケイエムマリン株式会社 B プレジャーボート 琉希丸、5トン未満（長さ8.50m） 295-38774鹿児島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 船首部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか8人が乗り組み、ガソリン及び軽油を積載し、揚げ荷役まで待機する目的で、鹿児島港外港の危険物積載船錨地に停泊灯などを点灯して錨泊していた。 A 船は、船首を西方へ向け、船長Aが船橋で停泊当直につき、他の乗組員が、催されていた花火大会の花火を右舷側で観覧後、北方からA船に接近するB船を認め、B船が約100mに接近した頃から大声を上げて注意喚起を始めたが、B船がそのまま接近し、A船の右舷船尾角とB船の船首部とが衝突した。 船長Aは、国際VHF無線電話により海上保安庁に本事故の発生を通報した。 船長Aは、B船が接近した際、周囲に多くの船が存在していたので、汽笛を鳴らすと迷惑になると思って躊躇したが、汽笛を吹鳴すれば良かったと本事故後に思った。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、花火を観覧後、航海灯を表示し、鹿児島港外港沖防波堤の北方沖を発航した。

	<p>船長Bは、フライングブリッジの操縦席に座り、左手で操縦ハンドルを持ち、右手をスロットルレバーに添え、約4ノットの対地速力とし、手動操舵で鹿児島港浜平川港区の係留地に向かった。</p> <p>船長Bは、鹿児島港外港沖防波堤の東方沖を南東進中、右舷船首方に停泊灯等を表示したA船を認め、A船の船尾方を通過しようと思っていたところ、いつしか居眠りに陥った。</p> <p>B船は、僅かに右舵が取られた状態で、A船に向かう針路となり、A船と衝突し、船長Bは、A船乗組員の声で目を覚まし、A船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、来援した巡視艇の海上保安官が操船して係留地に戻った。</p> <p>船長Bは、花火の観覧中に飲酒したことが影響して居眠りに陥ったと考えており、投錨して眠気と酔いを十分に覚ましてから帰航すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、鹿児島港外港の錨地に錨泊中、船長Aが、接近するB船を認めた際、汽笛を吹鳴することを躊躇し、A船の乗組員が大声を上げて注意喚起を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、右舷船首方に錨泊中のA船を認めたのち、居眠りに陥り、僅かに右舵が取られた状態でA船に向かって航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、発航前に飲酒を行っていたことから、航行中に居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が錨泊中、B船が南東進中、船長Aが、接近するB船を認めた際、汽笛を吹鳴することを躊躇し、また、船長Bが、右舷船首方に錨泊中のA船を認めたのち、居眠りに陥り、僅かに右舵が取られた状態でA船に向かって航行を続けたため、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"> ・ 錨泊中の船舶の当直者は、衝突のおそれのある態勢で接近する他船を認めた場合、躊躇なく汽笛を吹鳴して注意喚起を行うこと。 ・ 船長は、眠気を感じた場合には無理に航行しないこと。 ・ 船長は、操船する場合には、飲酒しないこと。