

船舶事故調査報告書

令和5年12月20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5年6月10日 10時10分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県薩摩 ^{せんだい} 川内市川内港北西方沖 川内港沖防波堤西灯台から真方位328°4.7海里（M）付近 （概位 北緯31°55.4 東経130°07.7） |
| 事故の概要 | 貨物船兼砂利運搬船第二十五 ^{ほうしゅう} 宝祥丸は、北西進中、また、遊漁船 ^{こうまづ} 功洋丸は、船首を南東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年7月11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 貨物船兼砂利運搬船 第二十五宝祥丸、496トン 134187、宝祥海運建設株式会社 B 遊漁船 功洋丸、4.8トン KG3-53319（漁船登録番号）個人所有 第295-32111号（船舶検査済票の番号） |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、四級（航海） 航海士A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | A なし B 軽傷 4人（釣り客3人、船長B） |
| 損傷 | A 球状船首部に擦過傷 B 船首部に圧壊 |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 南東、風力 3、視程 約500m～1,000m 海象：波高 約1.0m 薩摩川内市には、6月10日04時04分に大雨注意報及び雷注意報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。 |
| 事故の経過 | A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、福岡県福岡市博多港で積荷役を行う目的で、航海士Aが、船橋中央の椅子に腰を掛けて単独で船橋当直に当たり、約13ノットの対地速力で自動操舵により、船首部に搭載されたクレーン及びマストによって船首方に死角が生じた状態で川内港北西方沖を北西進していた。 航海士Aは、雨及び波の反射波の影響によりレーダー映像における同反射波と物標との判別が難しかったので、1.5Mレンジとして作 |

動させていたレーダーの海面反射抑制（STC^{*1}）及び雨雪反射抑制（FTC^{*2}）の調整を行いながら、目視とレーダーによる見張りを行って同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、A船の右舷側至近にB船のマストを認めた。

航海士Aは、B船と衝突したかもしれないと思い、主機の回転数を下げた後、A船を旋回させてB船のところに戻った。

航海士Aは、船首方が白くかすんでいた上、死角に入ってB船が見えず、前路に他船はいないと思っていたが、時々立ち上がって左右に移動して死角を解消しながら航行すれば良かったと本事故後に思った。

航海士Aは、雨が降る中、STC及びFTCを調整しながらレーダーを使用すると物標の映りが悪くなることがあったので、本事故当時、B船がレーダーに映っていなかったのかもしれないと本事故後に思った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、遊漁の目的で、川内港を出港し、同港北西方沖の釣り場に到着した後、黒色球形形象物を掲げて船首から錨を投下するとともに、船首を南東方に向けて主機及びレーダーを停止して錨泊を開始した。

船長Bは、カップを着てフードを被り、後部甲板で船尾方を向いてクーラーボックスに腰を掛け、船長Bと並んで同様の服装で釣りをしている釣り客3人の様子を確認したり、釣り客と雑談したりしながら錨泊して遊漁を続けた。

船長Bは、後部甲板の左舷側にいた釣り客が魚を釣り上げようとして立ち上がったとき、船首方を見て驚いた様子で声を上げたので立ち上がって船首方を見たところ、至近にA船を認め、衝突の危険を感じ、大声を上げて両手を振ったものの、B船の船首部とA船の船首部とが衝突した。

船長Bは、釣り客の負傷状況及びB船の損傷状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、B船を操船して帰港した。

船長B及び釣り客3人は、後日、いずれも病院を受診し、頸椎捻挫等と診断された。

B船は、汽笛を備えていた。

船長Bは、航行中の他船が錨泊中のB船を避けると思って錨泊を続けていたので、見張りを十分に行っていなかったと本事故後に思った。

*1 「STC（Sensitivity Time Control）」とは、海面近くの波からの反射波のため、自船の近くにある物標が隠れて見えにくくなることを防ぐ感度調整をいう。（設定範囲：0～100）海面反射除去を強く設定した場合、自船付近が見づらくなり、近接している物標も消えてしまう可能性がある。

*2 「FTC（Fast Time Constant）」とは、雨雪等からの反射波を抑制する回路をいう。（設定範囲：0～100）海面反射除去機能と雨雪反射除去機能の両方を使用した場合弱い反射は消えてしまう。

| | |
|---------------------|---|
| <p>分析</p> | <p>A 船は、大雨注意報が発表され、雨により視程が約 500 ~ 1,000 m の状況下、船首部に搭載されたクレーン及びマストによって船首方に死角が生じた状態で自動操舵により北西進中、航海士 A が、前路に他船はいないと思い込み、船橋中央の椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直に当たって同じ針路及び速力で航行を続けたことから、正船首方の死角内にいた錨泊中の B 船に気付かず、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、大雨注意報が発表され、雨により視程が約 500 ~ 1,000 m の状況下、船首を南東方に向けて錨泊中、船長 B が、航行中の他船が錨泊中の B 船を避けると思い込み、後部甲板で船尾方を向いてクーラーボックスに腰を掛けた姿勢で錨泊を続けたことから、正船首方から接近する A 船に至近となるまで気付かず、A 船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、大雨注意報が発表され、雨により視程が約 500 ~ 1,000 m の状況下、A 船が船首部に搭載されたクレーン及びマストによって船首方に死角が生じた状態で自動操舵により北西進中、B 船が船首を南東方に向けて錨泊中、航海士 A が、前路に他船はいないと思い込み、船橋中央の椅子に腰を掛けた姿勢で船橋当直に当たって同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長 B が、航行中の他船が錨泊中の B 船を避けると思い込み、後部甲板で船尾方を向いてクーラーボックスに腰を掛けた姿勢で錨泊を続けたため、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"> ・船橋当直者は、船首方に死角が生じた状態で航行する場合、船橋内を左右に移動して死角を解消するなど、死角を解消して常時周囲の適切な見張りを行い、他船を見落とさないようにすること。 ・船橋当直者は、レーダーによる見張りを行う場合、レーダーの使用方法を十分理解した上で、その時の状況に応じた雨雪反射の調整、レンジの切り換え等を適切に行い、レーダーを有効に活用すること。 ・遊漁船の船長は、錨泊中、航行中の船舶が自船を避けると思い込むことなく、また、レーダーを有効に活用して常時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。なお、接近する他船を認めた場合は、躊躇することなく汽笛を使用して注意喚起を行うこと。 |