

# 船舶事故調査報告書

令和7年10月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和7年1月3日 06時18分頃
発生場所	鹿児島県いちき串木野市串木野漁港 串木野港B防波堤灯台から真方位022°100m付近 （概位 北緯31°42.7′ 東経130°15.3′）
事故の概要	遊漁船 <sup>あみ</sup> 垂海丸は、出港中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和7年1月20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	遊漁船 垂海丸、8.5トン KG2-5037（漁船登録番号）、株式会社BSリゾート 第293-24319号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	軽傷 1人（釣り客）
損傷	船首部に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：07時18分
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人及び釣り客8人を乗せ、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、串木野漁港南西方沖の釣り場に向けて同漁港の岸壁から出航した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛け、約7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南進した。</p> <p>船長は、操縦席前方のレーダー画面が明るかったので輝度を下げようと思っていたところ、本船が串木野港北防波堤の突端に近づいたので、右舵を取り始めた。</p> <p>船長は、右舵を取っていた際、右舷方にふと見えた緑色の灯光を串木野港B防波堤灯台（以下「灯台B」という。）の灯光と思い、その南側に向けて針路を定め、約9knに増速して西北西進を始めた。</p> <p>船長は、その後、レーダー画面の輝度を下げようとしたが、輝度調整つまみの位置が分からず、同つまみを探しながら本船を西北西進させていたところ、本船は串木野港B防波堤（以下「本件防波堤」という。）に衝突した。</p> <p>船長は、本船の損傷状況を確認後、自力で航行して出航した岸壁に戻り、海上保安庁及び船舶所有者へ本事故の発生を通報した。</p> <p>釣り客1人は、翌日、病院を受診して右肩打撲と診断された。</p> <p>船長は、串木野漁港の出入港経験が幾度もあったが、夜間の出港経</p>

	<p>験は約５回であった。</p> <p>船長は、本事故後、ＧＰＳプロッターの航跡記録を見て、串木野港沖防波堤南灯台（以下「灯台Ｃ」という。）の緑色の灯光を灯台Ｂの灯光と思い込み、本船を西北西進させたことに気付いた。</p> <p>灯台Ｂは、単閃緑光、毎３秒に１閃光、灯高１５ｍであり、灯台Ｃは群閃緑光、毎６秒に２閃光、灯高１７ｍであった。</p> <p>（付図１ 事故発生経過概略図 参照）</p>
分析	<p>本船は、串木野漁港を出港中、船長が、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、串木野港北防波堤の突端付近を右旋回中に右舷方に見えた緑色の灯光を灯台Ｂの灯光と思い込んで針路を定め、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、岸壁を出航した後、レーダー画面が明るいことに意識が向いていたことから、周囲の見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、灯台の光色のみを見て、右舷方に見えた灯台Ｃの緑色の灯光を同じ光色の灯台Ｂの灯光と思い込んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、串木野漁港を出港中、船長が周囲の見張りを適切に行っていなかったため、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> <li>・ 船長は、夜間、港内など障害物の多い海域を航行する場合、目視のみに頼らず、レーダーやＧＰＳプロッターを活用して、常時、周囲の適切な見張りを行い、船位や障害物との位置関係を確認して航行すること。</li> <li>・ 船長は、夜間、灯台を光色のみで識別せず、灯質、閃光頻度等も確認して識別すること。</li> <li>・ 船長は、レーダーやＧＰＳプロッターの表示輝度調整を出航前又は停船して行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

