

船舶事故調査報告書

平成25年7月18日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）
委員 庄 司 邦 昭
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年1月6日（日） 09時40分ごろ
発生場所	鹿児島県志布志市枇榔島南方沖 志布志市所在の志布志港南防波堤灯台から真方位158°6,850m付近 （概位 北緯31°23.5′ 東経131°07.1′）
事故調査の経過	平成25年1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 漁船 ^{としかつ} 利勝丸、8.98トン KG2-2638（漁船登録番号）、個人所有 13.45m（Lr）×3.10m×0.96m、FRP ディーゼル機関、110kW（動力漁船登録票による）、昭和54年12月11日 B 遊漁船 ^{まつよう} 松揚丸、4.6トン 295-42626鹿児島、個人所有 9.40m（Lr）×2.47m×0.80m、FRP ディーゼル機関、55.15kW、昭和59年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和55年5月8日 免許証交付日 平成24年4月10日 （平成30年3月24日まで有効） B 船長B 男性 64歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年12月27日 免許証交付日 平成21年6月26日 （平成27年1月25日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部の錨台を折損 B 船首槍出部を折損、同部ハンドレールが脱落

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、年が明けて最初の出漁日であったことから、船長Aが、枇榔島の西方沖数百m付近で停船し、海中にお神酒を捧げながら、島内の山腹にある神社の方を向いて祈願を行うなどの神事を行った。</p> <p>船長Aは、神事を終えたのち、漁場のある南方に向けて航行を再開した際、枇榔島の南南西方沖1海里（M）付近に遊漁船を認めたが、そのほかには航行の妨げとなる船舶は存在しないと思い、遊漁船を僅かに右舷側に見て通過する針路として自動操舵で航行し、後部甲板に移動して漁網の補修作業を開始した。</p> <p>船長Aは、操舵室を無人として後部甲板の右舷船尾部に腰を掛け、操舵室によって船首方の見通しが遮られた状態で漁網の補修作業を行いながら、約7ノットの速力で南南東進中、定針時に確認していた遊漁船を右舷側に見て通過した数分後、平成25年1月6日09時40分ごろ、突然発生した音及び衝撃により、B船と衝突したことを知った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客1人を乗せ、枇榔島の南方2M付近の釣り場において、重さ約23kgの鋼製錨を船首から海中に投入して錨索を約60～70m伸出し、機関を止め、錨泊中を示す黒球を掲げて船首が西方を向いた状態で錨泊を開始した。</p> <p>船長Bは、釣り客に後部甲板の左舷船尾付近で釣りを行わせ、自らは後部甲板の右舷側に立ち、釣り客の様子を見ながら、周囲の見張りを行っていたところ、B船の右舷方500m付近からB船に向かって航行して来るA船を認めたが、本事故発生当日は、志布志市志布志漁港を出て沖に向かう漁船の多くがB船の錨泊地点付近に向けて航行し、B船の数十m手前で針路を東方へと転じてB船の船尾方を通過して行く様子を見ていたので、A船もやがてB船を避けて通過するものと思っていた。</p> <p>船長Bは、その後もB船に向けて接近して来るA船を見ていたところ、約30mの距離まで接近した所でA船の針路に変化がないことに不安を感じ、A船に対して両手を振りながら、大声を出したが、更に接近し、衝突は避けられないと思い、釣り客と共に甲板上に身を伏せた直後、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長A及び船長Bは、負傷者が生じていないこと、及び船体の損傷が航行に支障ないことを互いに確認し、それぞれ自力航行して志布志漁港に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、レーダーを装備していたが、本事故発生当時は、スタンバイ状態であった。</p> <p>船長Aは、本事故発生場所付近が遊漁船の利用する海域であること</p>

	<p>を知っていたが、最近は余り姿を見掛けていなかった上、正月明け早々から営業する遊漁船は少ないと思い、定針した際、遠方については確認を行わなかった。</p> <p>船長Aは、眼鏡を使用しており、矯正視力が0.8～0.9であった。</p> <p>B船は、汽笛を装備しており、操舵室のスイッチで吹鳴することが可能であったが、船長Bは、A船がB船を避けて通過するものと思っていたため、汽笛を吹鳴することはなく、A船が接近して衝突の危険を感じた段階では、後部甲板から操舵室に移動して汽笛を吹鳴する余裕がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、枇榔島の西方沖から漁場に向けて航行を開始する際、船長Aが、枇榔島の南南西方沖に認めた遊漁船のほかに航行の妨げとなる船舶は存在しないものと思い込み、同遊漁船を右舷側に見て通過する南南東に向ける針路として自動操舵で航行し、操舵室を無人として後部甲板で漁網の補修作業を行い、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、枇榔島の南方沖で錨泊して遊漁中、船長Bが、右舷方からB船に向けて接近して来るA船を認めた際、A船はいずれ針路を変えてB船を避けるものと思っていたところ、その後も針路を変えずに接近し続けて来るA船に不安を感じ、両手を振りながら、声を出してA船に注意喚起を行ったものの、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、枇榔島の南方沖において、A船が自動操舵で南南東進中、B船が錨泊して遊漁中、船長Aが、操舵室を無人として後部甲板で漁網の補修作業を行い、見張りを行っていなかったため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・航行中は、操船に専念し、常時適切な見張りを行うこと。 ・錨泊中に接近する船舶を認めた際には、早期に汽笛等を使用して注意喚起を行うこと。