

船舶事故調査報告書

平成24年12月6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23年10月14日（金） 15時00分ごろ
発生場所	山形県酒田市酒田港第2区 酒田市所在の酒田灯台から真方位192° 2, 280m付近 （概位 北緯38° 55.6′ 東経139° 48.6′）
事故調査の経過	平成23年11月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 遊漁船 ^{リゅうじん} 龍神、5トン未満 211-10712山形、個人所有 10.24m (Lr) × 2.62m × 1.11m、FRP ディーゼル機関、154.50kW、昭和63年5月 B プレジャーモーターボート ^{エリyna} Elyna、5トン未満 211-10684山形、個人所有 5.96m (Lr) × 2.13m × 0.95m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.13kW、昭和57年
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 36歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年6月23日 免許証交付日 平成21年10月22日 （平成26年10月21日まで有効） B 船長B 男性 27歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成23年4月25日 免許証交付日 平成23年4月25日 （平成28年4月24日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首両舷喫水線部に擦過傷 B 左舷中央部に破口、左舷側及び船外機頂部に擦過傷（全損処理）
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客7人を乗せ、船長Aが、操舵室右舷側にある操縦席で腰を掛け、手動操舵により酒田港に向け

	<p>て航行した。</p> <p>船長Aは、酒田港の南防波堤と北防波堤（以下、それぞれ「南防波堤」及び「北防波堤」という。）との間において、速力（対地速力、以下同じ。）約12ノットに減速して酒田港北防波堤灯台を左舷正横付近に見て左回頭したのち、船首方に酒田港第2号灯浮標を視認して船首目標とし、0.125海里（M）のレーダーレンジで船首方に船舶が映っていないのを確認したが、B船がA船の前路に漂泊していることに気付かず、最上川右岸の導流堤と本港地区の陸岸とに形成された水路（以下「本件水路」という。）を南東進した。</p> <p>船長Aは、ふだんは他船からの航走波を視認することによって他船の存在を気付くこともあったが、本事故前、航走波が認められず、前方を見ていたものの、操縦席の左舷側の椅子に腰を掛けた釣り客1人と話をしながら、同じ針路及び速力で航行中、平成23年10月14日15時00分ごろ異音を聞いて船首が乗り揚げたので、操縦ハンドルを後進にして左舷船首を見たところ、B船に船長Bが立っているのを認め、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、酒田港の本件水路を航行中、酒田灯台から真方位192°2,280m付近において、燃料切れで船外機が停止したが、付近を航行するプレジャーボートが見えたので、そのプレジャーボートが通り過ぎたのち、予備の燃料タンクに切り換える作業を開始した。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で燃料タンクを切り換えていたとき、左舷方から機関音が聞こえたので振り向いたところ、約50m先にB船に向けて接近するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船がB船に気付いていないと思い、立ち上がって両手を振り、大声を出したが、A船の針路及び速力が変わらなかったため、船尾から操縦席に逃げた15時00分ごろA船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、A船により大浜ふ頭付近の係留地にえい航された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 5.9m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m未満</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件水路は、南防波堤から南東方に延びる最上川右岸の導流堤と北防波堤及び本港地区の陸岸に囲われ、10mの維持水深であり、北防波堤付近で屈曲し、水路の長さが約1,600m、幅が約160～180mである。</p> <p>A船が北防波堤を通過した場所から、本事故発生場所までの距離は、約800mであった。</p> <p>船長Aは、本件水路で漂泊する船舶を今までに認めたことがなかった。</p> <p>船長Aは、本事故前、レーダーは0.125Mレンジで使用してい</p>

	<p>たが、その後、レンジを変えなかった。</p> <p>A船の釣り客は、2人が操舵室前の船首甲板で横になり、2人が船尾甲板に、2人が操舵室前の船室にそれぞれおり、1人が操舵室の椅子に腰を掛けていた。</p> <p>船長A及び釣り客は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船は、燃料タンクの容量が約20ℓであり、計5個の燃料タンクを積み、本事故当時、2個の燃料タンクを使い切っていた。また、B船には、燃料の油量計がなく、燃料タンクの切換えは、ふだんは2～3分の作業であった。</p> <p>船長Bは、ふだん使用する船舶が修理中であったので、B船を使用した。</p> <p>B船は、音響信号器具として救命胴衣に付いた笛を備えていたが、船長Bは使用しなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していなかった。</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、酒田港の本件水路を南東進中、船長Aが、0.125Mのレーダーレンジで確認したところ、他船が映っておらず、他船からの航走波を視認することもなかったため、船首方に他船はいないと思込み、前方を向いていたものの、隣にいた釣り客と会話を行い、見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂泊中の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、酒田港の本件水路で漂泊して燃料タンクの切換え中、船長Bが、左舷方から接近するA船を視認したので、立ち上がって両手を振り、大声で叫びながら注意を喚起したが、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、酒田港の本件水路において、A船が南東進中、B船が漂泊して燃料タンクの切換え中、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、B船に気付かず、両船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"> ・ 周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 漂泊中であっても周囲の見張りを行い、接近する他船があれば、有効な音響信号を行って注意を喚起すること。 ・ 燃料タンクを切り換える際、見通しの良い場所で行うこと。 ・ 救命胴衣を着用すること。