

船舶事故調査報告書

平成25年11月7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6月3日 05時40分ごろ
発生場所	新潟県新潟市新潟港西区北西方沖 新潟港西区第2西防波堤灯台から真方位318° 4.9海里（M） 付近 （概位 北緯38° 02.0′ 東経139° 00.3′）
事故調査の経過	平成25年6月12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 漁船 第一晴真 ^{はるま} 、19トン HK2-22844（漁船登録番号）、個人所有 19.90m（Lr）×3.87m×1.41m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成10年4月30日 B 漁船 久栄丸 ^{きゆうえい} 、4.4トン NG3-009491（漁船登録番号）、個人所有 10.85m（Lr）×2.69m×0.84m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年12月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 62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53年5月19日 免許証交付日 平成23年8月16日 （平成28年8月15日まで有効） B 船長B 男性 49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62年6月11日 免許証交付日 平成23年10月11日 （平成29年6月10日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船首外板にペイントの剝離 B 左舷船尾外板に亀裂及び船橋構造物等に損傷
事故の経過	A船は、船長Aほか甲板員2人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当

	<p>直に就き、新潟港西区北西方沖を約313°（真方位、以下同じ。）の針路、約10.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、自動操舵により、漁場に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、目視及び3Mレンジとしたレーダーによる見張りを行っていたところ、他船が接近した際に鳴るレーダーからの警報（以下「接近警報」という。）を聞き、右舷船首方に他船がいることを確認したものの、港付近では操業している船は多いが、避けることができると思い、接近警報を止めた後、操舵室の床に座って朝食をとり始めた。</p> <p>船長Aは、再び接近警報が鳴ったものの、レーダーや目視による周囲の確認を行わず、接近警報の設定を解除して警報が鳴らないようにした。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室の床に座り、周囲の確認を行わず、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、平成25年6月3日05時40分ごろ、新潟港西区第2西防波堤灯台から318°4.9M付近において、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、何かが碎けるような音を聞き、とっさにクラッチを中立とした後、操舵室から出て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、新潟港西区北西方沖の漁場で板引き網漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、1回目の揚網を終えて2回目の投網を行った後、約240°の針路、約3knの速力とし、自動操舵でえい網しながら、船尾甲板で漁獲物の選別作業を行っていた。</p> <p>船長Bは、05時過ぎ頃、約5分間隔で操舵室に行き、目視及び1.5Mレンジとしたレーダーで周囲の確認を行っていたが、新潟港へ入港するいか釣り漁船が多い時間帯であり、新潟港の沖側となるB船の右舷方については注意を向けていたものの、新潟港から出港するいか釣り漁船は、漁業協同組合の取決めで出港時刻が08時以降と決まっており、新潟港側のB船の左舷方については、注意を向けていなかった。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で機関音に気付き、B船の左舷方に接近するA船を視認したので、A船を回避しようとして操舵室に入り、A船がB船の南東方約0.25Mであることをレーダーで確認し、ガバナのレバーで増速の操作を行い、GPSプロッターで0.1～0.2knに増速したことを確認後、針路及び速力を保持して航行を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が更に接近してきたので、衝突の危険を感じて操舵室から出た後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、共に自力航行して新潟県村上市岩船港に入港した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好

	海象：海上 平穩
その他の事項	<p>船長Aは、新潟港におけるいか釣り漁船の出港時刻が08時以降と決められていることを知っていたが、出港する他船を見たことから、出港した。</p> <p>A船は、船首両舷側に設置されたいか釣り機で船首方の見通しが悪く、船長Aは、日頃から船尾方にある燃料の積載量を減らすことにより、船首を下げ、航行中に船首が浮上することを防いでいた。</p> <p>A船の甲板員2人は、本事故当時、船員室で休息していた。</p> <p>B船は、漁ろうに従事している船舶を示す法定の黒色鼓形形象物を掲げていた。</p> <p>B船は、エアホーンを装備していたが、本事故発生前、警告信号を行っていなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、新潟港西区北西方沖を北西進中、レーダーの接近警報が作動し、船長Aが、右舷船首方に他船がいることを確認したが、避けることができると思い、再び接近警報が作動したものの、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、新潟港西区北西方沖をえい網して西南西進中、船長Bが、B船の左舷方に接近するA船を認め、A船に注意を向けていたものの、衝突直前まで針路及び速力を保持し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、接近するA船に対して避航を促す警告信号を行っていれば、A船はB船に気づき、衝突を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、新潟港西区北西方沖において、A船が北西進中、B船がえい網して西南西進中、船長Aが、レーダーの接近警報が作動し、右舷船首方に他船がいることを確認したが、避けることができると思い、見張りを行っておらず、また、船長Bが、B船の左舷方に接近するA船を認め、A船に注意を向けていたものの、衝突直前まで針路及び速力を保持して航行を続けたため、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>
参考	<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"> ・レーダーの接近警報が作動した際には、レーダーや目視で周囲の状況を十分に確認し、他船との衝突の虞の有無を速やかに判断するとともに、安全が確認されるまで当該他船に対する見張りを行

	<p>うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 保持船であっても進路を変えずに接近する避航船を認めた場合は、早期に警告信号を行い、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。・ 一方向にのみ注意を向けず、周囲の見張りを適切に行うこと。
--	--