

船舶事故調査報告書

平成25年10月17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27日（木） 04時40分ごろ |
| 発生場所 | 新潟県佐渡市両津港 両津港北防波堤灯台から真方位038° 1,900m付近 （概位 北緯38° 05.6′ 東経138° 27.8′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年7月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 ^{ひさ} 久丸、4.96トン NG3-8310（漁船登録番号）、個人所有 9.95m（Lr）×2.53m×0.90m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和50年3月16日 B プレジャーモーターボート ^{きちべえ} 吉兵衛丸、5トン未満 220-17107新潟、個人所有 5.70m（Lr）×1.63m×0.54m、FRP ガソリン機関（船外機）、14.70kW、平成6年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 69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49年9月27日 免許証交付日 平成25年3月19日 （平成31年3月15日まで有効） B 船長B 男性 82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 平成6年7月6日 免許証交付日 平成21年3月2日 （平成26年7月5日まで有効） |
| 死傷者等 | A なし B なし |
| 損傷 | A 船首部に擦過傷 B 左舷船尾外板に破口及び亀裂 |
| 事故の経過 | A船は、船長1人が乗り組み、佐渡市両津漁港を出発して両津港北 |

防波堤と同港第2北防波堤との間を通過したのち、GPSプロッターで両津港東北東方沖に入れた刺し網の位置を確認しながら、約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により、漁場に向けた。

A船は、漁場に向ける磁針路約065°に定めて自動操舵に切り換え、船長Aは、操舵室両側の窓から顔を出し、船首方の左に1隻の漂泊船及び右に1隻の漂泊船を視認した。

船長Aは、自動操舵の針路の振れが少なくなったところで、機関を回転数毎分(rpm)約2,000として約10~13knに上げて船首が浮き上がった状態となって航行した。

船長Aは、操舵室左側の窓から顔を出し、船首方の左に視認した1隻の漂泊船が西方に移動しているのが見え、また、右舷船首方に1隻の船舶が見えたので、船首方の右に視認した1隻の漂泊船が移動し、船首方に他船はいないものと思い、その後、操舵室から出てエンジンケーシングの右舷側に移動して周囲を見たが、船首方の死角を補う見張りを行っていなかった。

船長Aは、東北東進を続けていたところ、平成25年6月27日04時40分ごろ、両津港北防波堤灯台から北東方1,900m付近において、突然、衝撃を感じ、機関の回転を下げて後方を振り向いたところ、B船を認めて両船が衝突したことを知った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、両津港北防波堤灯台北東方沖で機関を停止して船首を北北西方に向けて漂泊し、船外機のハンドルの右側で船長Bが、船首左舷側に取り付けたマストの中央寄りで同乗者がそれぞれ右舷側に竿を出して釣りを始めた。この頃、船長Bは、北方及び南方にそれぞれ1隻の船舶が漂泊していたことを認め、その後、北方の船舶が移動したことを見ていた。

船長Bは、船尾端の物置の上に船首方を向いて腰を掛けて釣り中、左舷正横方からB船付近に向かって来るA船を初めて視認し、しばらくたつと航行中のA船が針路を少し右に変えたのが見えたので、B船の船尾方に向かうものと思い、その後、釣り竿に魚が掛かり、釣り糸を注視して巻き揚げを始めた。

船長Bは、視線を左舷方に向けたところ、左舷方約30mにB船へ向けて接近しているA船を認め、機関をかけ、全速力前進として舵を右一杯としたが、衝突直前、身の危険を感じ、左舷船尾から海に飛び込んだ後、A船の船首部とB船の左舷船尾とが衝突した。

B船の同乗者は、クーラーボックスの上に腰を掛けていたが、衝突の衝撃を受け、左舷のマストにつかまった。

船長Bは、機関が止まっていたB船に泳いで戻り、同乗者と共にA船に移乗し、B船は、損傷箇所から浸水しており、A船によって両津漁港にえい航された。

| | |
|---|---|
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、海水温度 約23℃ 日出時刻：04時25分（日出方位角 059°）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>A船は、操舵室が中央より船尾側にあり、操舵室の前にはエンジンケーシング、前部甲板及び船首部と順に配置されていた。</p> <p>A船は、前部甲板の船首側に遠隔操縦装置を設置していたが、利用したことがなかった。</p> <p>A船には、レーダーはなかった。</p> <p>A船は、機関を2,000rpmに上げて航行すれば、船首の浮上が生じ、船首方に約22°の範囲で死角が生じており、船長Aは、ふだん、前部甲板の船首側に移動したり、船首を左右に振るなどしたりして船首死角を補う見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、船首方から日が差してまぶしかったので、太陽を直視しないようにして見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、船首死角にB船が入っており、漂泊船2隻を視認したものの、B船を視認できなかったものと思った。</p> <p>B船の船体塗色は白色であり、船尾部付近における海面からの舷の高さが約30cmであり、船首左舷側のマストには全周灯及び両色灯が取り付けられていた。</p> <p>船長A、船長B及びB船の同乗者は、救命胴衣を着用していた。</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 あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、両津港を東北東進中、船長Aが、船首方に他船はいないものと思い、船首側に移動するなどして船首死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、船首方で漂泊中の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、両津港で漂泊して釣り中、船長Bが、B船付近に向けて接近するA船を初認したが、A船が針路を変えたので、B船の船尾方に向かうものと思い、その後、釣り糸を巻き揚げることに注意を向け、A船に対する見張りを行っていなかったことから、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、両津港において、A船が東北東進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長BがA船に対する見張りを行っていなかったため、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> |
| <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、船首死角が生じる場合は、船首死角を補う措置を講じ、 |

| | |
|--|---|
| | <p>他船を見落とさないこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 漂泊中も、常時適切な見張りを行うこと。 |
|--|---|