

船舶事故調査報告書

平成25年8月1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24年6月1日 02時48分ごろ
発生場所	新潟県糸魚川市姫川港内 姫川港沖防波堤東灯台から真方位216° 1,090m付近 (概位 北緯37° 02.7' 東経137° 50.5')
事故調査の経過	平成24年7月18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 貨物船 敦和丸 ^{つるわ} 、4,884トン 131356、協和汽船株式会社 106.00m×18.70m×9.45m、鋼 ディーゼル機関、3,346kW、平成2年1月 B 漁船 第十八氷越丸 ^{ひょうえつ} 、19トン TY2-1560（漁船登録番号）、個人所有 19.96m(Lr)×5.49m×1.69m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成7年10月26日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年12月16日 免状交付年月日 平成20年9月17日 免状有効期間満了日 平成25年12月19日 B 船長B 男性 43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 平成12年5月18日 免許証交付日 平成21年8月28日 (平成27年5月17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剥離及び凹損 B 右舷船首外板及び右舷船尾外板に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、石灰石約7,815tを積載し、船長Aが遠隔操舵装置を持って操船に当たり、機関長がエンジ

	<p>ンテレグラフの操作の配置に就き、法定灯火を表示して平成24年6月1日02時40分ごろ姫川港中央5号岸壁を出港した。</p> <p>A船は、岸壁前で回頭操船を行っている時に出港作業を終えて昇橋した二等航海士が見張り配置に、甲板手が手動操舵の配置にそれぞれ就き、02時45分ごろ針路を北方に向け、約2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で港口に向かった。</p> <p>船長Aは、二等航海士から船が向かって来ている旨の報告を受け、双眼鏡で港口付近のB船を見たものの、作業灯の光に妨げられ、舷灯やマスト灯を視認できず、左舷対左舷で通過するつもりで短音1回を鳴らしたのち、02時46分ごろ針路を真方位043°とし、徐々に増速しながら航行した。</p> <p>船長Aは、02時47分ごろ、B船が作業灯を消したので、舷灯やマスト灯を視認できるようになり、B船が真っすぐにA船へ向かって来るので、警告信号(短音5回)を吹鳴し、機関を停止したが、A船の右舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか9人が乗り組み、姫川港沖防波堤東灯台の東方約2海里に設置された定置網から漁獲し、02時28分ごろ姫川港に向かった。</p> <p>船長Bは、操舵室で単独で操船に当たり、定置網にかかっていたまぐろの解体作業を行うため、法定灯火に加えて作業灯を点灯し、手動操舵により、約8~9knの速力で沿岸部を西進して姫川港内に向かった。</p> <p>船長Bは、02時47分ごろ、まぐろの解体作業が終わったので、作業灯を消灯して探照灯で姫川港内の陸岸付近を照らし始め、前方を見たところ、鉄の壁みたいなものが見え、機関を後進にかけ、その後左舵を取って前進をかけたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>両船は、衝突後、姫川港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視程 約10km 海象：波 なし</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船の舷灯及びマスト灯を確認できなかったが、レーダー監視が不十分であり、B船の動静を把握していなかった。</p> <p>船長Bは、姫川港内に向けて南西進中、出港するA船を視認できなかった。</p> <p>上越漁業協同組合糸魚川支所は、姫川港を管理する姫川港利用者協議会に対し、日没から日出までの間は、船の出入港を控えるように要望していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>A船は、姫川港を北東進中、船長AがB船の動静を把握せずに増速しながら航行していたことから、B船と接近し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、見張り配置の二等航海士から船が向かって来ている旨の報告を受けた際、B船の舷灯やマスト灯を視認できなかったことから、レーダーによるB船の動静監視を継続して行い、報告するように二等航海士へ指示していれば、B船の動静を把握することができたものと考えられる。</p> <p>B船は、作業灯を点灯して姫川港を南西進中、船長Bが、作業灯を消灯するまで、A船に気付かずに航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船の作業灯は、船長Bが、作業灯を消灯するまで、A船に気付いていないことから、船長Bの見張りを妨げ、また、船長Aが、双眼鏡でB船を見たが、舷灯やマスト灯を確認できなかったことから、B船の法定灯火の視認を妨げる灯火であった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、姫川港において、A船が北東進中、B船が作業灯を点灯して南西進中、船長AがB船の動静を把握せずに増速しながら航行し、また、船長Bが、作業灯を消灯するまで、A船に気付かずに航行したため、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"> ・ 船長は、航行中、法定灯火の視認を妨げ、また、見張りを妨げる灯火を点灯しないこと。 ・ 船長は、目視で他船の動静を確認できない場合には、レーダーを活用し、他船の動静把握に努めること。