

船舶事故等調査報告書

平成25年11月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013仙第50号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年8月4日（日） 09時00分ごろ
発生場所	新潟県上越市直江津港 直江津港第3東防波堤灯台から真方位239° 1,550m付近 （概位 北緯37° 12.5′ 東経138° 15.5′）
事故等調査の経過	平成25年8月9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	A 漁船 <sup>やまな</sup> 山奈丸、1.9トン NG3-17557（漁船登録番号）、個人所有 第220-20180号（船舶検査済票の番号） B プレジャーモーターボート <sup>ひので</sup> 日出丸、5トン未満 220-17906新潟、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 B 船長B、二級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷等 B 左舷船首部外板に破口等
事故等の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、直江津港西防波堤突端付近に向け、機関を回転数毎分（rpm）約1,300とし、速力（対地速力、以下同じ。）約3～4ノット（kn）で北進中、B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、船首を南方に向けて漂泊して釣り中、船長B及び同乗者が、絡んだ釣り糸を直して顔を上げたとき、平成25年8月4日09時00分ごろ、直江津港西防波堤の突端付近において、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約2.1m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	A船が航行していた直江津港内の第2東防波堤付近から西防波堤突端付近を結ぶ水路は、本事故当時、漁船の推薦航路となっており、船長Aは、同水路の航行経験が約30年あった。 船長Aは、A船の左舷船首部に設置した網の巻取り機とモーターによって航行中に前方が見えにくい状態になることがあり、速力によって前方の死角が変わる（約2,000rpm、約6～7knで船首が約20cm、約1,300rpm、約3～4knで船首が約10cm上がる。）ので、通常であれば、操舵室から甲板上に出て見張りを行っていたが、本事

	<p>故当時は、操舵室で操船しており、B船には気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、ベスト型の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長B及び同乗者は、接近して来るA船には気付いておらず、A船のエンジン音も聞こえていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時に釣りをしていた場所が、漁船の推薦航路であることを知っていた。</p> <p>船長B及び同乗者は、ベスト型の救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、直江津港西防波堤突端付近に向けて北進中、船長Aが、甲板上に出るなどして死角を補う見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷船首部にある構造物がB船と重なり、B船に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、直江津港西防波堤突端付近において、船首を南方に向けて漂泊して釣り中、船長B及び同乗者が、絡んだ釣り糸を直すのに意識を集中して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><b>原因</b></p>	<p>本事故は、直江津港西防波堤突端付近において、A船が北進中、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><b>参考</b></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"> <li>・ 推薦航路の付近では、航行する船舶の通航を妨げないようにすること。また、漂泊中であっても、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 構造物等によって死角が生じる場合は、甲板上に出るなどして死角を補うこと。</li> </ul>