

船舶事故等調査報告書

平成26年2月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013仙第74号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年10月14日 06時10分ごろ
発生場所	岩手県久慈市久慈港 久慈港諏訪下防波堤灯台から真方位287°530m付近 (概位 北緯40°11.4′ 東経141°47.8′)
事故等調査の経過	平成25年11月6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 第六 <sup>しらしま</sup> 白島丸、16トン IT2-8037（漁船登録番号）、久慈市漁業協同組合 B 漁船 第五十八 <sup>せいこう</sup> 正幸丸、4トン IT3-52905（漁船登録番号）、久慈市漁業協同組合 第211-14104号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に亀裂、船橋前面の窓ガラスに破損
事故等の経過	A船は、船長A、甲板員A <sub>1</sub> 及び甲板員A <sub>2</sub> が乗り組み、船長Aが操船を行い、甲板員A <sub>1</sub> が船首甲板上で、甲板員A <sub>2</sub> が船尾甲板上でそれぞれ係留準備の作業を行い、久慈港諏訪下内港地区船だまり（以下「本件船だまり」という。）南側を約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西北西進していた。 A船は、本件船だまりの係留地に向けて航行を続けていたところ、船長Aが、甲板員A <sub>1</sub> の叫び声を聞き、目前にいるB船に気付き、機関を後進にかけたが、平成25年10月14日06時10分ごろ、久慈港において、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、船長Bが操船を行い、同乗者Bが左舷側で休息し、本件船だまり南側を約5～6knの速力で南東進していた。 船長Bは、出発時、久慈港諏訪下防波堤灯台付近にA船を初めて視認し、左舷対左舷で通過するものと思い、航行を続けていたところ、A船が船首方に接近したので、右舵を取ったものの、B船とA船が衝突した。

	A 船及びB 船は、それぞれ自力航行で本件船だまりの係留地に着岸した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期 日出時刻：05時42分ごろ
その他の事項	船長A、甲板員A <sub>1</sub> 及び甲板員A <sub>2</sub> は、救命胴衣を着用していた。 船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していなかった。 船長Aは、A 船の船首側のクレーンが死角（視界が制限される状態）となって前方が見えにくいと感じていた。
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	A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし A 船は、久慈港を西北西進中、船長AがB 船に気付かずに航行を続けたことから、B 船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、A 船の船首側のクレーンが死角となって前方が見えにくい状況になっていたことから、B 船に気付かなかったものと考えられる。 B 船は、久慈港を南東進中、船長Bが、出発時にA 船を視認したものの、左舷対左舷で通過するものと思い込み、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。
原因	本事故は、久慈港において、A 船が西北西進中、B 船が南東進中、船長AがB 船に気付かず、また、船長Bが、A 船と左舷対左舷で通過するものと思い込み、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。
参考	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。 ・常時、見張りを適切に行い、接近する船舶があれば、早めに音響信号器具等を使用して注意喚起を行うこと。 ・接近する他の船舶を認めた場合は、速やかに他の船舶との衝突の虞の有無を判断すること。 ・航行中に船首死角が生じる場合は、見張り員を配置するなどして死角を補うこと。