

船舶事故調査報告書

平成27年1月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月18日（水） 15時18分ごろ
発生場所	山形県酒田市酒田港北北西方沖 酒田灯台から真方位327° 2.2海里（M）付近 （概位 北緯38° 58.6′ 東経139° 47.4′）
事故調査の経過	平成26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）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 第三十一 ^{かず} 丸、18トン HK2-22667（漁船登録番号）、個人所有 17.00m（Lr）×4.32m×1.62m、FRP ディーゼル機関、670kW（漁船原簿による）、平成5年5月28日 B プレジャーモーターボート SAKURA ^ラ 、5トン未満 211-9870山形、個人所有 5.95m（Lr）×2.13m×0.95m、FRP ガソリン機関、66.20kW、昭和60年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58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3年4月19日 免許証交付日 平成23年4月7日 （平成28年4月18日まで有効） B 船長B 男性 51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16年8月26日 免許証交付日 平成25年9月11日 （平成31年8月25日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷等 B 左舷船首部ハンドレールに破損、右舷船首部ガンネルに曲損等
事故の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、酒田市飛島北方沖において、いか一本釣り漁を終え、酒田港へ向けて約8ノット（kn）の速力（対

	<p>地速力、以下同じ。)で自動操舵により真方位約170~180°の針路で航行した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の床に固定した丸椅子に腰を掛け、時折、テレビを見たり、立ち上がって同室内を移動したりしながら、目視並びに3M及び6Mレンジに設定した2台のレーダーによる見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、北西方からの追い波を受けて船体が動揺する状況下で航行中、左舷船首方に同航する小型漁船(以下「C船」という。)を視認したので、同船を煽らないよう7knに減速した。</p> <p>船長Aは、目視及びレーダーでC船以外の船舶を確認できなかったため、前方にはC船以外の船舶はないものと思ひ、C船のみに注意を向けて航行を続け、酒田港に入港したところ、待機していた海上保安官からB船と衝突したことを知らされた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、酒田港北北西方沖の釣り場に着き、船外機を停止して船首からパラシュート形シーアンカー(以下「パラアンカー」という。)を投入し、船首を北方から北西方に向けて釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、波浪が高くなって来たので、釣り場を移動しようとして釣り道具等の片付けを行っていたとき、船首方2km付近に接近する態勢のA船を視認し、その動静を観察していたところ、A船が針路を変えずに船首方50~60m付近まで接近したので、衝突の危険を感じ、同乗者に海中に振り落とされないよう大声で叫び、汽笛を吹鳴した。</p> <p>B船は、平成26年6月18日15時18分ごろ、酒田港北北西方沖において、A船の船首部がB船のパラアンカーのロープに接触し、その左舷船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、船首部の損傷状況及びパラアンカーのロープの切断を確認し、同乗者に海上保安庁への通報を依頼した後、停船せずに南進したA船を追い掛けて自力で酒田港に入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西~北北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：波向 北西、波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船のレーダーには、接近警報機能(他船が接近した際の警報)が備えられていたものの、使用していなかった。</p> <p>A船は、操舵室の窓が全て閉められており、船長A及び船内にいた乗組員は、汽笛を聞いていなかった。</p> <p>船長Aは、ふだんから、一人で操舵を行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、眠気を感じておらず、覚醒水準が低下している状況ではなかった。</p> <p>船長Bは、B船のパラアンカーのロープを約10~13m海中に投</p>

	<p>入っていた。</p> <p>B船には、航海用レーダー反射器（レーダーから発射される電波をより強く反射するもので、平成6年11月3日までに建造された全ての小型船舶には備付けを要しない）がなかった。</p> <p>船長Bは、例年4月中旬から11月中旬までの間、知人を同乗させて釣りを約40回行っており、事故現場付近の航行経験が豊富であった。</p> <p>船長B及び同乗者2人は、全員が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・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、酒田港北北西方沖を南進中、船長Aが、左舷船首方に同航するC船を視認した後、目視及びレーダー映像でC船以外の船舶を確認できなかったため、前方にはC船以外の船舶はいないものと思われ、C船に注意を向けていたことから、前路で漂流している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、目視及びレーダーで見張りを行っていたが、波浪による船体の動揺又は海面反射等により船舶と波の区別がつかなかったことから、B船を確認できなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、酒田港北北西方沖で船外機を停止し、船首からパラアンカーを投入して漂流中、船長Bが、船首方2km付近に接近する態勢のA船を視認したが、衝突することはないと思われ、漂流を続けたことから、衝突の危険を感じて汽笛を吹鳴したものの、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、酒田港北北西方沖において、A船が南進中、B船が船首からパラアンカーを投入して漂流中、船長Aが、左舷船首方に同航するC船に注意を向け、また、船長Bが、船首方から接近するA船と衝突することはないと思われ、漂流を続けたため、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>
<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"> ・ 特定の物標に注意を向けると他の物標を見落とすことがあるので、適宜周囲の見張りを行うこと。 ・ 漂流中、接近する他船に対して見張りを適切に行い、衝突のおそれがある場合には余裕を持って避けるための動作をとること。 ・ 小型船舶は、設置基準に該当しない場合であっても、航海用レーダー反射器を設置することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

