

船舶事故調査報告書

平成28年7月21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（防波堤）
発生日時	平成28年1月14日 19時30分ごろ
発生場所	新潟県佐渡市両津漁港 両津漁港第2南防波堤灯台から真方位280° 195m付近 （概位 北緯38°05.3′ 東経138°26.3′）
事故の概要	漁船第五宝福丸 ^{ほうふく} は、雪で視界制限状態となった状況下を出航中、防波堤に衝突した。 第五宝福丸は、甲板員1人が負傷し、球状船首部の圧壊等を生じた。
事故調査の経過	平成28年2月10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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	漁船 第五宝福丸、14.83トン NG2-1798（漁船登録番号）、個人所有 14.80m(Lr)×3.80m×1.19m、FRP ディーゼル機関、423.00kW、昭和57年9月4日 第220-17515号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 53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60年10月14日 免許証交付日 平成27年7月7日 （平成32年10月13日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（甲板員）
損傷	本船 球状船首部に圧壊、船首部外板に破口、亀裂等 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 雪、風向 北～北北西、風力 3～5、視程 約200～300m 海象：海上 平穏、潮汐 高潮期 佐渡市には、1月13日10時39分に雷注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか甲板員3人が乗り組み、えび籠漁を行う目的で、

	<p>平成28年1月14日19時25分ごろ両津漁港の船だまりから出航した。</p> <p>本船は、降雪により視界が悪くなってきた状況下、船長が、操舵室で手動操舵により操船を行い、雪が同室内に入らないよう両舷側の窓を閉めて旋回窓を作動させ、船だまりの出入口へ向けて約7ノットの対地速力で東進した。</p> <p>船長は、船だまりの出入口を通過して左転した後、いつものように両津漁港南防波堤（以下「南防波堤」という。）北端付近で右転し、水路に沿って沖に向かう予定で北進した。</p> <p>本船は、船長が、右舷方に僅かに見えた緑灯を南防波堤の北端に設置された簡易標識灯（以下「南防波堤標識灯」という。）の灯光だと思い、右転した後、同じ速力で航行を続けていたところ、突然、船首方に黒い物体が見えたので、左舵一杯としたものの、19時30分ごろ船首部が南防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、機関を中立にした後、負傷者及び浸水の有無を確認したところ、甲板員の1人が衝突の衝撃により頭部を打ったとの報告を受け、また、船首部の魚倉に浸水を認めた。</p> <p>本船は、自力航行が可能であったので、船長が操船して船だまりに戻った。</p> <p>船長は、船舶所有者に本事故の発生を連絡した後、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>甲板員は、頭部打撲と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、両津漁港第2南防波堤灯台（以下「第2南防波堤灯台」という。）の灯光を変針目標である南防波堤標識灯の灯光と見誤ったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、船だまりの出入口で左転した後、右舷船首方に南防波堤標識灯の灯光を視認しながら水路を北進していたが、本事故当時、降雪による視界不良の影響で同灯光を視認できなかったのか、又は見落としてしまったのかについては分からなかった。</p> <p>南防波堤標識灯は、灯色が緑、灯質が毎4秒1閃光、光達距離が5.5kmであり、第2南防波堤灯台は、灯色が緑、灯質が毎3秒1閃光、光達距離が3海里であった。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターが装備されていたが、本事故当時、レーダーはスタンバイの状態、GPSプロッターは電源を入れていたものの、モニタの画面を大縮尺に設定しており、両津漁港内の防波堤等は表示されていなかった。</p> <p>船長は、両津漁港内をほぼ毎日航行しており、航行する水路を熟知していたので、レーダー等の航海計器を濃霧時のみ使用していた。</p> <p>船長は、夜間の降雪時における両津漁港内の航行経験が年間に約1</p>

	<p>回あったが、航海計器を使用しなくても支障がなかったので、本事故当時も目視のみで航行していた。</p> <p>本船の他の乗組員は、本事故当時、船室に1人及び後部甲板に2人いた。</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>あり なし あり</p> <p>本船は、両津漁港内において、雪で視界制限状態となった状況下を出航中、船長が、目視のみで見張りを行っていたことから、第2南防波堤灯台の灯光を変針目標の南防波堤標識灯の灯光と思い込んで右転し、南防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、両津漁港内の水路を熟知していたことから、目視のみで見張りを行っていたものと考えられる。</p> <p>船長が、GPSプロッター及びレーダーのいずれかを使用していれば、本事故の発生を回避でき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、本船が、両津漁港内において、雪で視界制限状態となった状況下を出航中、船長が、目視のみで見張りを行っていたため、第2南防波堤灯台の灯光を変針目標の南防波堤標識灯の灯光だと思い込んで右転し、南防波堤に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"> ・視界制限状態にある水域を航行する場合、たとえ水路を熟知していても目視による見張りだけではなく、状況に応じてレーダー等の航海計器を適切に活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

