

船舶事故調査報告書

令和6年3月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和4年8月7日 06時30分ごろ
発生場所	新潟県佐渡市両津港 両津漁港沖防波堤南灯台から真方位347° 230m付近 （概位 北緯38° 05.4′ 東経138° 26.5′）
事故の概要	漁船第十七千里 ^{せんり} は、両津港を南進中、防波堤に衝突した。 第十七千里は、右舷船首部外板に破損等を生じ、また、防波堤は、擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和4年11月22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 第十七千里、13トン HK2-22789（漁船登録番号）、個人所有 14.95m (Lr) × 4.08m × 1.37m、FRP ディーゼル機関、478.81kW、平成8年5月13日 第202-5272号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 50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6年3月11日 免許証交付日 平成31年4月24日 （令和6年8月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部外板及び右舷船首部ブルワークに亀裂並びに破損 防波堤 擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、令和4年8月7日03時00分ごろ佐渡市弾埼東方沖の漁場で操業を終え、約9.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、両津漁港に向かった。 本船は、船長が、操舵室前方左舷側の舵輪前に備え置いた椅子に腰を掛けた姿勢で操船に当たり、06時23分ごろ、両津漁港の沖防波

	<p>堤（以下「沖防波堤」という。）の北方1海里付近で、約9knに減速して航行を続けた。</p> <p>船長は、ふだん、本船が沖防波堤の北北東方1,100m付近に至った際、目視により沖防波堤との位置関係を把握して、徐々に舵を右に取りながら、両津漁港の北防波堤（以下「北防波堤」という。）と沖防波堤との中間付近に向かって航行していたが、北防波堤の東側にふだんよりも多数の漁業用浮き玉が投入されているのを認めた。</p> <p>船長は、多数の漁業用浮き玉から海面下に延びるロープが推進器に絡まると航行に支障が生じると思い、同浮き玉に意識を向けて航行を続け、前路の沖防波堤に接近していることに気付かなかった。</p> <p>本船は、06時30分ごろ、船長が、右舷船首部の至近に沖防波堤を認め、舵を左に取ったが間に合わず、右舷船首部が沖防波堤に衝突した。（写真1、写真2参照）</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>写真1 上架後の状況（所属漁業協同組合提供）</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>写真2 右舷船首部の衝突箇所の状況（所属漁業協同組合提供）</p> </div> </div> <p>本船は、本事故後、船長が、船体の点検を行って支障なく航行できることを確認し、07時00分ごろ両津漁港の市場前の岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長によれば、本事故発生に至る状況等は、次のとおりであった。</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) 沖防波堤と北防波堤との間に、ふだんから漁業用浮き玉が設置されていたことを認めていたが、意識を向けるほどの設置数ではなく、本事故前日も同様であった。 (2) 本事故当時、北防波堤の東側にふだんよりも多数の漁業用浮き玉を認め、同浮き玉に意識を向けて航行し、至近になるまで沖防波堤に気付かなかった。 <p>（図1 参照）</p>

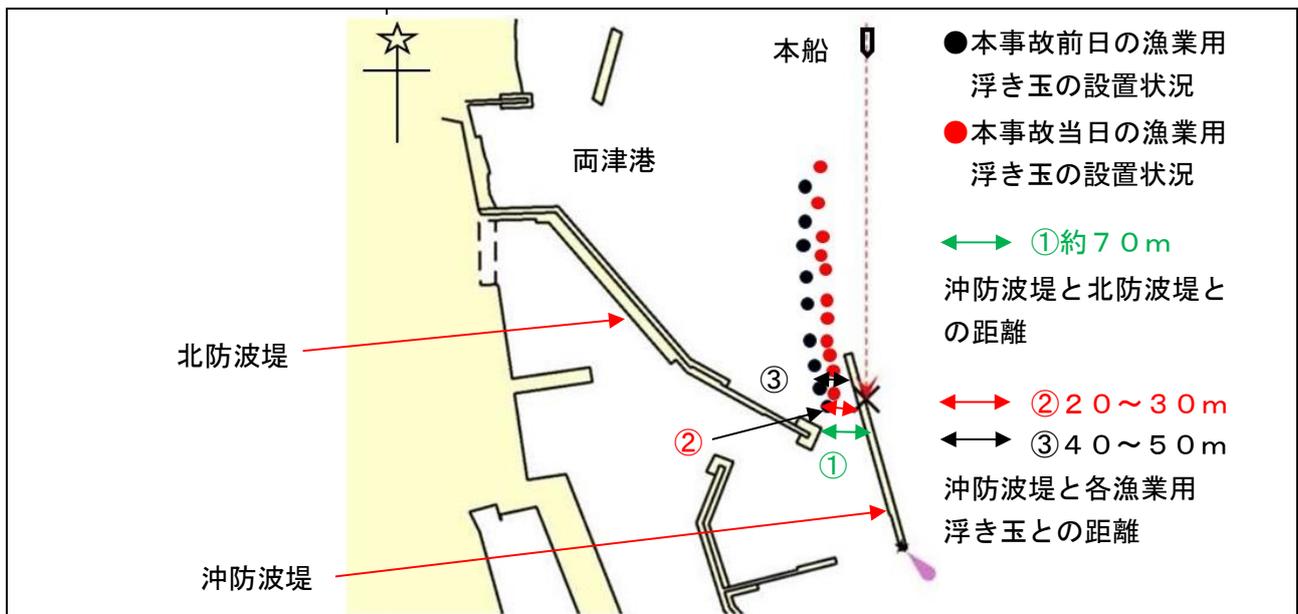


図1 漁業用浮き玉設置状況略図

<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 なし</p> <p>本船は、両津港を南進中、船長が、北防波堤の東側に認めた多数の漁業用浮き玉に意識を向けていたことから、前路の沖防波堤に気付かずに航行を続け、沖防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、北防波堤の東側にふだんよりも多数の漁業用浮き玉を認め、同浮き玉から海面下に延びるロープが推進器に絡まると航行に支障が生じると思ったことから、同浮き玉に意識を向けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、両津港を南進中、船長が、北防波堤の東側に認めた多数の漁業用浮き玉に意識を向けていたため、前路の沖防波堤に気付かずに航行を続け、沖防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、港内を航行する際、一方向の浮体などの物標に意識を向けることなく、継続的に船位の確認を行うとともに、進行方向の安全確認を確実にすること。 ・ 船長は、港内において通航路の狭い防波堤の間などを航行する際、安全に避航措置を採ることができる速力まで減速すること。

付図1 事故発生場所概略図

