

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第三豊健丸  
漁船登録番号 HK2-18953  
総トン数 19.42トン

船種 船名 モーターボート SWANⅡ世  
船舶番号 200-32146 北海道  
総トン数 5トン未満（長さ6.10m）

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年7月14日 08時20分ごろ  
発生場所 北海道能取岬北東方沖  
能取岬灯台から真方位030° 5.0海里付近  
（概位 北緯44° 11.0′ 東経144° 18.1′）

平成21年9月3日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲也

委員 根本 美奈

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

漁船第三豊健丸は、船長ほか5人が乗り組み、北海道能取岬北東方沖の漁場を移動中、モーターボートSWANⅡ世は、船長1人が乗り組み、同沖で漂泊中、平成20年7月14日（月）08時20分ごろ、両船が衝突した。

SWANⅡ世は、船長が右手を負傷し、左舷中央部にき裂及び擦過傷が生じ、第三豊健丸には、船首部に擦過傷が生じた。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年10月1日、本事故の調査を函館地方海難審判理事所から引き継ぎ、調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成20年12月4日 現場調査及び口述聴取

平成21年1月5日、3月18日、19日、27日 口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

#### 2.1.1 乗組員の口述

本事故が発生するまでの経過は、第三豊健丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、SWANⅡ世（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

##### (1) A船

A船は、船長Aほか5人が乗り組み、ほっけ刺し網漁の目的で、平成20年7月14日02時55分ごろ、北海道網走市網走港を出港し、能取岬北方沖の漁場に向かい、04時20分ごろ漁場に到着して5本の刺網を投入した後、付近で錨泊待機した。

船長Aは、07時00分ごろから刺し網の揚網を始め、07時50分ごろ、2本目の刺し網の浮子のそばに到着して揚網を開始した。

船長Aは、乗組員5人をテントで覆われた上甲板前部に配置し、揚網機の操作、漁獲物の取り込み及び漁網の整理にそれぞれ当たらせ、自身は操舵室右舷前部に立ち、揚網作業を監視するとともに、網が揚網機の真下から揚がるよう、船首を北西方に向け、遠隔操縦装置を用いて機関を中立及び前後進にかけながらほとんど停止した状態で、0.5海里（M）レンジとした操舵室左舷側のレーダーを時々見ながら、揚網を行った。

船長は、揚網中、右舷船首方30m付近に漂泊して釣りをしている他のモーターボートに気付いていたが、B船はレーダーにも映っておらず、その存在に気付かなかった。

船長Aは、揚網を終え、他の乗組員に特段の指示をせず、右舷船首方約500m付近にある3本目の刺網の浮子に向かうため、操舵室左右の窓から顔を出し、目視とレーダーで前後を確認し、舵中央のまま、機関を回転数毎分(rpm)1,000とし、約1.5ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)の速力で発進した直後の08時20分ごろ、船首部からわずかな衝撃を感じ、その後右舷船首至近にB船を認めて衝突したことを知った。

船長Aは、直ちに機関を後進にかけて停止し、船長Bが右手を負傷していたことから、甲板員1人をB船に移乗させて操船に当たらせるとともに、網走海上保安署に通報した。

## (2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、友人のモーターボート1隻とともに、平成20年7月14日03時00分ごろ網走市能取漁港二見ヶ岡地区を出港し、能取岬北方6M付近でしばらく釣りをしていたが、釣果が芳しくなかったことから、釣り場を移動するために南下した。

07時35分ごろ、船長Bは、能取岬北方5M付近に到着し、船首を西南西方に向け、機関を停止して漂泊を始め、船体中央付近の両舷から1本ずつ釣り竿を出し、水深約90mの海底付近に釣り糸をおろしてほっけの流し釣りを開始した。

船長Bは、1.0～1.5knの東南東流を受けて東方に流されながら釣りを続けていたところ、07時50分ごろ、左舷船尾方から接近してくるA船を初めて見た。A船は、漁ろう作業を行った後、B船の左舷船尾方数百m離れたところで停止したので、船長Bは、A船は魚が網にかかるのを待っているのだと思った。

船長Bは、A船の操業の邪魔になるし、釣果も芳しくなかったので釣り場を移動しようと思い、A船の様子を見ながら左舷側から出していた釣り竿の釣り糸を電動リールで巻き始めた。

船長Bは、4分程度で左舷側の釣り糸を巻き終えて釣り竿を収め、引き続き右舷側の釣り糸を揚げるため、船体中央付近に右舷側を向いて立ち、専ら釣り糸を見ながら巻き始めた。

船長Bは、4分程度でほぼ釣り糸を巻き終えたとき、B船の後方約30mのところまで釣りをしていたモーターボートの友人が危ないと言ったので、振り向いて左舷側を見たところ、A船の船首部が至近に迫っているのを認め、

その直後の08時20分ごろ、A船の船首部がB船の左舷中央部に衝突した。

衝突により、船長Bは右手を負傷したため、A船の甲板員がB船を操縦して係留地まで戻り、船体は後日マリーナで修理された。

### 2.1.2 B船のGPS航跡記録

B船のGPSプロッターに残された航跡によれば、B船が釣り場を移動して漂泊を開始した位置は、北緯44°11.3′東経144°17.3′付近で、A船と衝突した位置は、北緯44°11.0′東経144°18.1′付近であり、この間、B船は約116°方向に約0.6M移動していた。

本事故の発生日時は、平成20年7月14日08時20分ごろ、発生場所は、能取岬灯台から030°（真方位、以下同じ。）5.0M付近であった。

（付図1 推定航行経路図、写真4 B船のGPSプロッター航跡 参照）

### 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長Bの口述及び診断書によれば、船長Bが右手小指頸部骨折を負った。

### 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びにA船及びB船の損傷写真によれば、次のとおりであった。

#### (1) A船

船首部に擦過傷が生じた。

（写真1 A船の損傷状況（船首部擦過傷） 参照）

#### (2) B船

左舷船側外板にき裂及び擦過傷が生じた。

（写真3 B船の損傷状況（左舷中央部） 参照）

### 2.4 乗組員に関する情報

#### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 77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57年5月11日

免許証交付日 平成19年3月9日

（平成25年2月25日まで有効）

船長B 男性 77歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 昭和54年6月15日

免許証交付日 平成18年3月20日

(平成24年1月30日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

15歳ごろから父親所有の漁船に甲板員として乗り組み、網走市沖で小型底びき網漁に従事し、18歳ごろから船長職を執るようになった。昭和54年にA船を新造してからも船長として乗り組み、網走市沖で刺し網漁に従事していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、疲労は感じておらず、視力、聴力とも正常であった。また、飲酒はしておらず、眠気は感じていなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

約40年前から、趣味でモーターボートに乗り、能取岬沖で釣りを行っていた。釣りを行うのは、年間10回程度(6月～10月にかけて)で、常に単独で乗り組み、友人のモーターボートとともに出かけていた。救命胴衣は必ず着用していた。

② 健康状態

健康状態は良好で、疲労は感じておらず、視力、聴力とも正常であった。また、飲酒はしておらず、眠気は感じていなかった。

2.5 船舶に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

漁船登録番号	HK2-18953
船舶所有者	個人所有
主たる根拠地	北海道網走市
総トン数	19.42トン
L×B×D	17.46m×3.61m×1.36m
船質	FRP

機 関	ディーゼル機関1基
出 力	383kW（漁船法馬力数）
推 進 器	固定ピッチプロペラ1個
進 水 年 月	昭和54年9月

(2) B船

船 舶 番 号	200-32146 北海道
船 舶 所 有 者	個人所有
船 籍 港	北海道美幌町
総 ト ン 数	5トン未満
L r × B × D	6.10m × 2.13m × 1.06m
船 質	FRP
機 関	ガソリン機関（船外機）1基
出 力	66.2kW（連続最大）
推 進 器	固定ピッチプロペラ1個
進 水 年 月	平成10年8月

## 2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首尾とも約0.5mで、本事故発生時、漁獲物約100kgを積載していた。

(2) B船

船長Bの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.4m、船尾約0.5mで、釣り場では約10kgの釣果があった。

## 2.5.3 その他の設備及び性能等

(1) A船

GPSプロッター、レーダー及び音響信号装置として電子ホーンが装備されていた。

船長Aの口述によれば、船体及び機器類に不具合又は故障はなく、GPSプロッター及びレーダーが作動中であったが、船首方向の自船から約50mはレーダーの死角帯になっていた。

(2) B船

GPSプロッター及び音響信号装置として電子ホーンが装備されていた。レーダーは装備されていなかった。

船長Bの口述によれば、船体及び機器類に不具合又は故障はなく、GPS

プロッターを作動させていた。

#### 2.5.4 A船の操舵室からの見通し状況

揚網中の操船位置である操舵室の右舷前部から前方を見たとき、左舷船首方約100mまでは死角になっていて、モーターボートなどの小型船舶を視認できない状況であった。

船長の口述によれば、通常、航行中は操舵室を左右に移動して窓から顔を出したり、船首を左右に振ったり、レーダーを活用するなどして船首方の死角を補う見張りをしており、揚網を終えて発進する際も、操舵室を左右に移動し、窓から顔を出して前方を確認するようにしていたが、船首部に甲板員を配置して見張りに当たらせることはしていなかった。

(写真2 A船操舵室右舷前部から見た船首方の見通し状況 参照)

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

- (1) 事故現場の南約17kmに位置する網走地方気象台による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

08時00分 風向 南南西、風速 0.3m/s、気温 18.8℃、  
降水量 0mm

09時00分 風向 南東、風速 1.8m/s、気温 19.5℃、  
降水量 0mm、天気 曇り

- (2) 事故現場の西南西約21kmに位置する<sup>ところ</sup>常呂地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

08時00分 風向 東、風速 2m/s、気温 19.5℃、降水量 0mm  
09時00分 風 なし、気温 19.3℃、降水量 0mm

### 2.6.2 乗組員の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

- (1) 船長A

天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好、波浪 なし、  
海潮流 東南東 約1.5kn

- (2) 船長B

天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好、  
海潮流 東南東 1～1.5kn

### 2.6.3 海流

海上保安庁発行の北海道沿岸水路誌には、次の記述がある。

対馬暖流の末流の一部は、宗谷暖流となって宗谷海峡に入り、更に北海道北岸に沿って南東流し、知床岬沖まで達する。その流帯は距岸約20M以内にある。その末流は数分枝に別れ、北転してオホーツク海に去るもの、根室海峡及び国後水道などに入って南下するものがある。流速は春季～秋季には1.5knで、夏季には3knに及ぶ所もあるが、冬季には流勢がほとんど衰退する。

また、海図W1039によれば、事故現場の北北西4M付近の海域には、流向約110°の海流が流れている。

## 3 分析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故に至る経過

##### (1) A船

2.1.1(1)から、A船は、07時50分ごろから、船首を北西方に向け、機関を中立及び前後進にかけながらほとんど停止した状態で揚網を行い、揚網を終えて次の刺し網に向かうため、北西方に向け発進した直後、約1.5knの速力でB船と衝突したものと考えられる。

##### (2) B船

① 2.1.1(2)及び2.1.2から、B船は、能取岬灯台から023°5M付近で漂泊を開始し、約116°方向に約0.8knの速力で海潮流により圧流されていたものと考えられる。

② 2.1.1(2)から、船長Bは、船首を西南西方に向けて漂泊中、左舷側の釣り糸を巻き始めて約4分後にA船を至近に認め、その直後に衝突したものと考えられる。

#### 3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1.1から、衝突時刻は08時20分ごろで、2.1.2から、衝突場所は能取岬灯台から030°5.0M付近であったものと考えられる。

#### 3.1.3 衝突の状況

2.1.1、2.3及び3.1.1から、A船の船首部とB船の左舷中央部とが約70°の

角度で衝突したものと考えられる。

### 3.2 事故要因の解析

#### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

##### (1) 乗組員の状況

2.4(1)から、船長A及び船長Bは、ともに適法で有効な操縦免許証を有していた。

##### (2) 船舶の状況

2.5.3 から、A船及びB船は、ともに船体及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

2.5.4 から、A船は、揚網中の操船位置である操舵室右舷前部に立つと、左舷船首方約100mの範囲に死角（以下「船首死角」という。）が生じていたものと考えられる。

#### 3.2.2 気象及び海象に関する解析

2.6から、天気は晴れで、風力2の南東風が吹き、視界は良好で、東南東方向への海潮流があったものと考えられる。

#### 3.2.3 見張り及び操船の状況

##### (1) A船

###### ① 見張りの状況

2.1.1(1)及び3.1.1(2)から、船長Aは、揚網中、甲板員の作業状況の監視及び揚網位置を調整するための操船に意識を集中し、レーダーを時々見ているものの、左舷側に移動して周囲を見るなど船首死角を補う適切な見張りを行わず、左舷船首方から徐々に接近するB船に気付かなかつたものと考えられる。また、船長Aは、揚網を終え次の刺し網に向かって発進する際、レーダーを確認するとともに操舵室左右の窓から顔を出して前後を確認したが、船首部に甲板員を配置するなどして船首死角を補う適切な見張りを行わず、船首至近まで接近して船首死角に入っていたB船に気付かなかつたものと考えられる。

2.1及び2.5.3(1)から、船長Aが揚網を終えて次の刺し網に向かって発進する際、B船はA船のレーダーの死角に入っていたものと考えられる。

###### ② 操船の状況

2.1.1(1)から、船長Aは、船首至近に漂泊しているB船に気付かずに機関を前進に入れて発進し、B船に向けて航行したものと考えられる。

(2) B船

① 見張りの状況

2.1.1(2)及び3.1.1(2)から、船長Bは、左舷船尾方にA船を認めていたが、A船が漁網に魚がかかるのを待つため停止しているものと判断し、釣り場を移動するためA船に背を向けて釣り糸を揚げる作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったものと考えられる。

② 操船の状況

2.1.1(2)及び3.1.1(2)から、船長Bは、釣り糸を巻き上げる間、自船が東南東方に流されてA船の至近まで接近したことに気付かなかったものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、北海道能取岬北東方沖において、A船が漁場移動中、B船が漂泊中、A船が、前方のB船に気付かずに発進し、また、B船が、自船が海潮流に流されてA船の至近まで接近したことに気付かなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船に気付かなかったのは、漁場移動のため発進する際、B船がA船のレーダーの死角に入っていたこと、及び船長Aが、船首部に甲板員を配置するなどして船首死角を補う適切な見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

B船がA船の至近まで接近したことに気付かなかったのは、船長Bが、A船に背を向けて釣り糸を揚げる作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

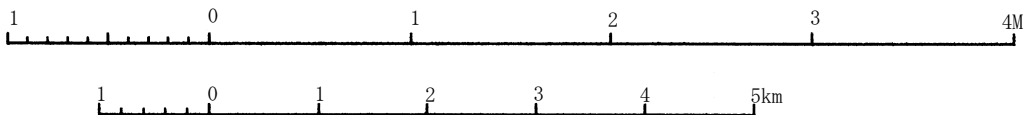
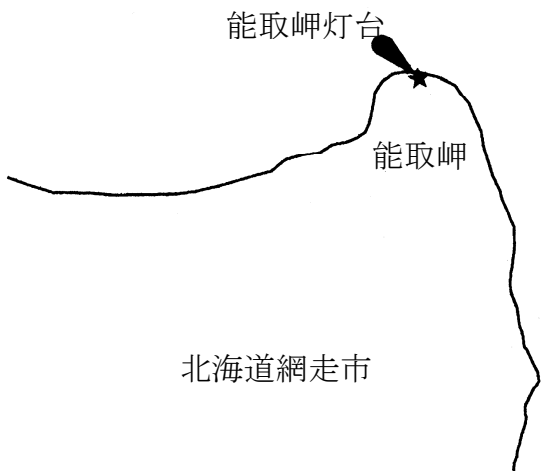
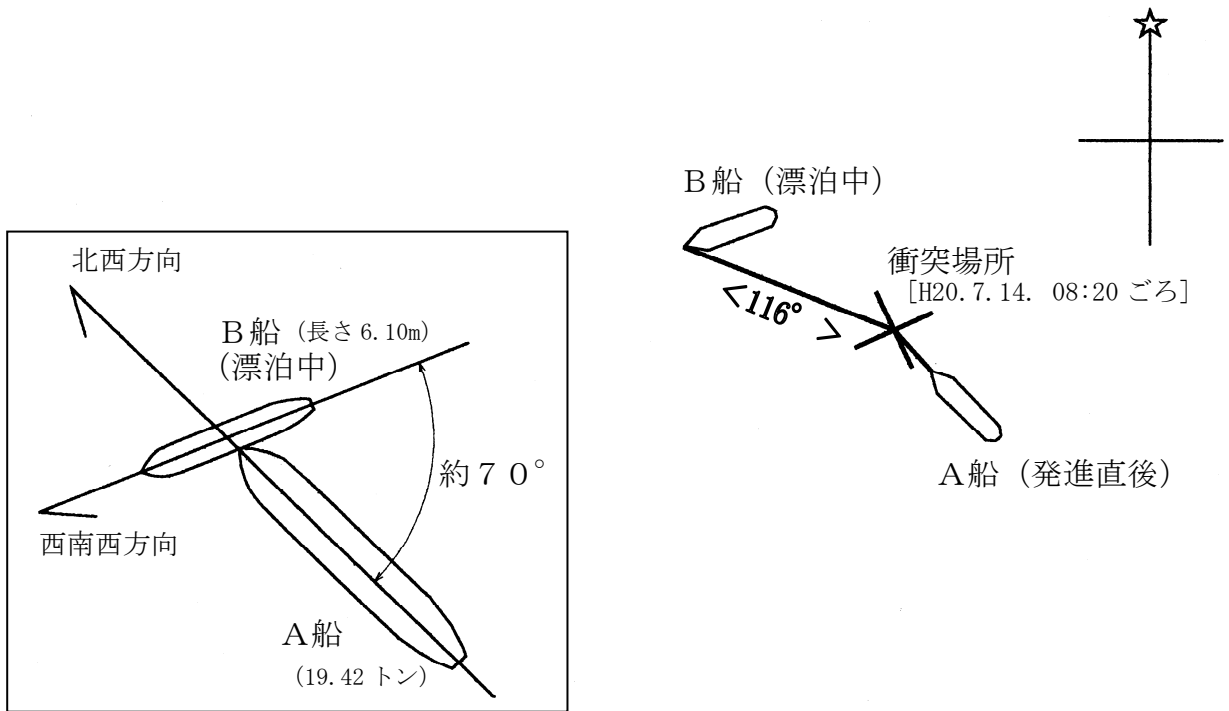


写真1 A船の損傷状況（船首部擦過傷）



写真2 A船操舵室右舷前部から見た船首方の見通し状況



写真3 B船の損傷状況（左舷中央部）



写真4 B船のGPSプロッター航跡

