

# 船舶事故調査報告書

船種船名 漁船 第三十五碁石丸  
船舶番号 113278  
総トン数 136トン

船種船名 漁船 第二十八豊浜丸  
船舶番号 118635  
総トン数 90トン

事故種類 衝突  
発生日時 平成20年8月8日 10時55分ごろ  
発生場所 北海道浦河町浦河港西方沖  
浦河灯台から真方位266° 11.5海里付近  
(概位 北緯42°08.9' 東経142°31.5')

平成21年7月2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

漁船第三十五碁石丸は、船長ほか7人が乗り組み、北海道浦河町浦河港西方沖の漁場で操業中、漁船第二十八豊浜丸は、船長ほか4人が乗り組み、浦河港西方沖を西航中、平成20年8月8日10時55分ごろ、両船が衝突した。

第三十五碁石丸には、右舷船尾ブルワークに凹損等が生じ、第二十八豊浜丸には、船首外板に凹損が生じたが、両船とも死傷者はいなかった。

## 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11月17日、平成21年2月10日、3月19日、21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

本事故が発生するまでの経過は、第三十五碁石丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、機関長（以下「機関長A」という。）及び第二十八豊浜丸（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、機関長Aほか6人が乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、平成20年8月5日夜、函館港豊川ふ頭を出発し、8月6日朝、北海道浦河町浦河港沖の漁場に到着して操業を開始した。以後、A船は、昼間は陸岸から6海里（M）付近の水域でシーアンカーを使用せずに、夜間は陸岸から20M付近の水域でシーアンカーを使用し、26台のいか釣り機を使用して操業していた。

8月8日04時00分ごろ、A船は、北海道浦河町浦河灯台（以下「浦河灯台」という。）から238°（真方位、以下同じ）23M付近より北上しながら魚群探索を行い、10時40分ごろ、ソナーに反応があり、浦河灯台から266°11.5M付近で停止した。

船長Aは単独で、操舵室左舷前部のいすに腰掛け、機関長Aほか甲板員4人

を操業配置につかせ、船首を風上の北北西方に向け、ほとんど停止した状態で操業を開始し、26台のいか釣り機の釣り糸が絡まないよう注意して、時々前後進し、船の位置を調整していた。

機関長Aは、上甲板前部で甲板員4人とともに、いか釣り機の状態を見ながら、いかが揚がってくるのを待っていたとき、右舷後方200～300mに全速で自船に向かってくるB船を認めた。機関長Aは、B船が針路を変えたり速力を落としたりすることなく接近してきたため、操舵室の左舷側に駆け寄って、室内の船長Aにこのことを報告した。

船長Aは、機関長Aからの報告を受け、右舷船尾方約150mに全速で自船に向かってくるB船を認め、衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴し、直ちに全速前進としたが、速力が約2ノット(kn)(対地速力、以下同じ。)となったところB船の船首がA船の右舷船尾に30°～40°の角度で衝突した。

船長Aは、直ちに機関を停止し、B船と互いに連絡するとともに損傷箇所を確認した後、自力で函館港に帰港した。

## (2) B船

B船は、船長Bほか4人が乗り組み、いか一本釣り漁の目的で、平成20年8月7日午前豊浜漁港を出港し、8月8日07時30分ごろ、浦河灯台から170°17M付近の漁場に到着し、操業を開始した。

船長Bは、約2時間操業したが、思うように漁獲が上がらなかったため、僚船からの無線情報で知った北西方約15Mの漁場に向かった。

10時00分ごろ、B船は、浦河灯台から233°8.5M付近の水域に到達し、150m等深線に沿って針路を約312°、速力を約7.0knとして、多くの小型漁船が漁場に向けB船とほぼ同じ北西方向に航行している中を航行した。

船長Bは単独で、操舵室左舷前部のいすに腰掛け、右舷前部のレーダーを1.5Mレンジ、右舷後部のレーダーを0.25Mレンジとして、魚群探知機で魚群探索を行いながら操船し、乗組員は、上甲板前部でいかの箱詰め作業を行っていた。

船長Bは、自船の進行方向に対して斜めから接近してきたり、横切ったり、突然停止したりする多くの小型漁船に特に注意を払いつつ、魚群探索を行いながら操船したが、A船の存在に気付かずに航行し、10時55分過ぎ、B船の船首がA船の右舷船尾に衝突した。

船長Bは、停船し、損傷箇所を確認したところ、右舷船首外板に擦過傷が生じていたが、漁や操船に影響しなかったため操業を続け、帰港後、B船は造船所で修理された。

本事故の発生日時は、平成20年8月8日10時55分ごろで、発生場所は、浦河灯台から266°11.5M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

両船とも死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びに損傷写真によれば、次のとおりであった。

### (1) A船

右舷船尾部ブルワーク及び甲板に凹損、船尾いか流し台に破損、船尾スパンカーブームに曲損、船尾簡易トイレに破損等が生じた。

(写真1 A船損傷状況(船尾部)、写真2 A船損傷状況(スパンカーブーム) 参照)

### (2) B船

右舷船首部外板に凹損が生じた。

(写真3 B船損傷状況(前方から見る)、写真4 B船損傷状況(後方から見る) 参照)

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 性別、年齢、海技免状

船長A 男性 51歳

五級海技士(航海)

免許年月日 昭和52年4月22日

免状交付年月日 平成17年1月17日

(平成22年4月20日まで有効)

機関長A 男性 60歳

五級海技士(機関)

免許年月日 平成3年4月19日

免状交付年月日 平成18年1月19日

(平成23年4月18日まで有効)

船長B 男性 57歳

五級海技士(航海)

免許年月日 昭和48年3月30日

免状交付年月日 平成21年1月28日

(平成26年3月2日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A、機関長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

船長A

① 主な乗船履歴

昭和47年ごろから漁船に甲板員として乗り組み、昭和60年ごろからいか釣り漁船の船長となり、平成20年5月からA船に船長として乗り組んでいた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。また、事故前24時間以内はアルコールを摂取しておらず、約7時間の睡眠をとっており、事故前に眠気を感じることはなかった。

機関長A

① 主な乗船履歴

昭和42年ごろから漁船に乗り組み、平成10年ごろ、父親の後を継ぎ、A船の船舶所有者の代表者兼機関長となった。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。

船長B

① 主な乗船履歴

昭和46年ごろ、父親所有の漁船に甲板員として初めて乗り組み、昭和50年ごろから船長として漁船に乗り組むようになり、平成13年にB船を購入し船長として乗り組んでいた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。また、事故前24時間以内はアルコールを摂取しておらず、約6時間の睡眠をとっており、事故前に眠気を感じることはなかった。

2.5 船舶に関する情報

2.5.1 設備、性能等

(1) A船

船舶番号	113278
船舶所有者	有限会社マルニ水産
船籍港	北海道函館市

総トン数 136トン  
L×B×D 36.06m×6.15m×2.65m  
船質 鋼  
機関 ディーゼル機関1基  
出力 316kW（連続最大）  
推進器 固定ピッチプロペラ1個  
漁業種類 いか一本釣り  
進水年月日 昭和48年5月12日

(2) B船

船舶番号 118635  
船舶所有者 個人所有  
船籍港 北海道にし爾志郡乙部町  
総トン数 90トン  
L×B×D 23.34m×5.37m×1.95m  
船質 鋼  
機関 ディーゼル機関1基  
出力 198kW（連続最大）  
推進器 固定ピッチプロペラ1個  
漁業種類 いか一本釣り、さけ・ます流し網  
進水年月日 昭和55年2月15日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長A及び機関長Aの口述によれば、出港時の喫水は、船首約1.83m、船尾約1.81mであった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、出港時の喫水は、船首約0.40m、船尾約0.80mであった。

2.5.3 その他の設備及び性能等

(1) A船

船長Aの口述によれば、GPSプロッター、レーダー2台が装備され作動中で、機器類には不具合又は故障はなかった。

(2) B船

船長Bの口述によれば、GPSプロッター、レーダー2台が装備され作動

中で、機器類には不具合又は故障はなかった。

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値

浦河港沖の北西約13kmに位置する浦河測候所による8月8日の観測値は、次のとおりであった。

09時00分 風向 西、風速 2.9m/s、降水量 0mm、天気 曇り、  
視程 30km

10時00分 風向 西、風速 3.3m/s、降水量 0mm

11時00分 風向 西、風速 2.4m/s、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、8月8日10時～11時、A船の操業場所付近の気象及び海象は、次のとおりであった。

#### (1) 船長A

天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視程 5M、波浪 なし

#### (2) 船長B

天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視程 20km、海潮流 南東約1kn

## 2.7 汽笛の吹鳴状況

船長A及び船長Bの口述によれば、船長AがB船を初認した際、汽笛を吹鳴し注意喚起信号を発したが、船長Bは、これを聴取することはなかった。

# 3 分析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

A船は、浦河灯台から266°11.5M付近において、船首を北北西方に向け、ほとんど停止した状態で操業中、また、B船は、浦河灯台から233°8.5M付近において、針路を約312°とし、約7.0knの速力で航行中、A船の後方から接近したB船とA船とが衝突した。

### 3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1から、衝突時刻は10時55分ごろ、衝突場所は、浦河灯台から266°11.5M付近と考えられる。

### 3.1.3 衝突角度

2.1及び2.3から、B船の船首と、A船の右舷船尾とがA船の後方から30°～40°の角度で衝突したものと考えられる。

## 3.2 衝突の要因の解析

### 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、機関長A及び船長Bは、いずれも適法で有効な海技免状を有していた。

#### (2) 船舶の状況

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

### 3.2.2 気象・海象に関する解析

2.6から、天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界良好であったものと考えられる。

### 3.2.3 見張り及び衝突直前の操船の状況

#### (1) A船

##### ① 見張りの状況

2.1(1)から、船長Aは単独で見張り及び操船につき、釣り糸が絡まないよう、船首を風上に向けることに意識を集中させていたため、適切な見張りが行われず、機関長Aの報告を受けるまで、B船が自船に向かって航行し、右舷船尾方向約150mまで接近していることに気付かなかつたものと考えられる。

##### ② 衝突直前の操船の状況

2.1(1)から、船長Aは、自船まで約150mに接近したB船に汽笛で注意喚起信号を吹鳴し、衝突を避けるため、全速前進としたが、衝突を避けることができなかつたものと考えられる。

#### (2) B船

##### ① 見張りの状況

2.1(2)から、船長Bは単独で見張り及び操船につき、自船の進行方向に対して斜めから接近してきたり、横切ったり、突然停止したりする多く

の小型漁船に特に注意を払いつつ、魚群探索を行いながら操船していたことから、船首方の適切な見張りが行われず、衝突直前まで、A船の存在に気付かなかったものと考えられる。

② 衝突直前の操船の状況

2.1(2)から、船長Bは、ほとんど停止した状態で操業していたA船に向けて航行したものと考えられる。

③ 注意喚起信号の聴取状況

2.1(1)及び2.7から、船長Bは、A船の注意喚起信号を聴取しなかったものと考えられる。

船長BがA船の注意喚起信号を聴取していれば、A船に気付き、針路を転じて避航することができた可能性が考えられるが、船長BがA船の注意喚起信号を聴取できなかった理由を明らかにすることはできなかった。

## 4 原因

本事故は、北海道浦河町浦河港西方沖において、A船が操業中、B船が漁場に向けて航行中、A船がB船の接近に気付かずに、ほとんど停止した状態で操業を続け、また、B船がA船に気付かずに、A船に向かって航行したため、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船の接近に気付かなかったのは、船長Aが、釣り糸が絡まないよう船首を風上に向けることに意識を集中させていたため、適切な見張りが行われなかったことによるものと考えられる。

B船がA船に気付かなかったのは、船長Bが、自船の進行方向に対して斜めから接近してきたり、横切ったり、突然停止したりする多くの小型漁船に特に注意を払いつつ、魚群探索を行いながら操船していたことから、船首方の適切な見張りが行われ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

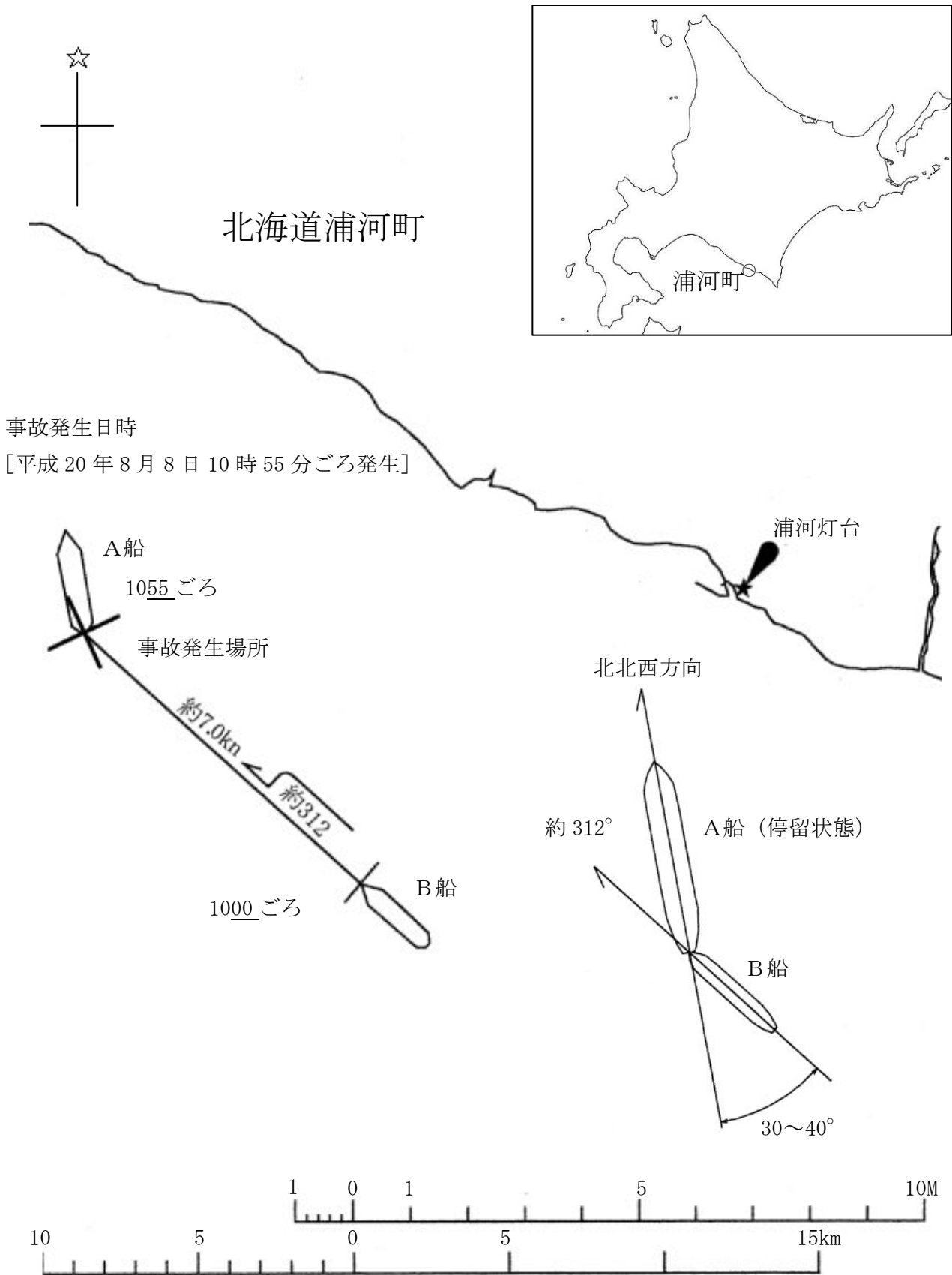


写真1 A船損傷状況（船尾部）



写真2 A船損傷状況（スパンカーブーム）



写真3 B船損傷状況（前方から見る）

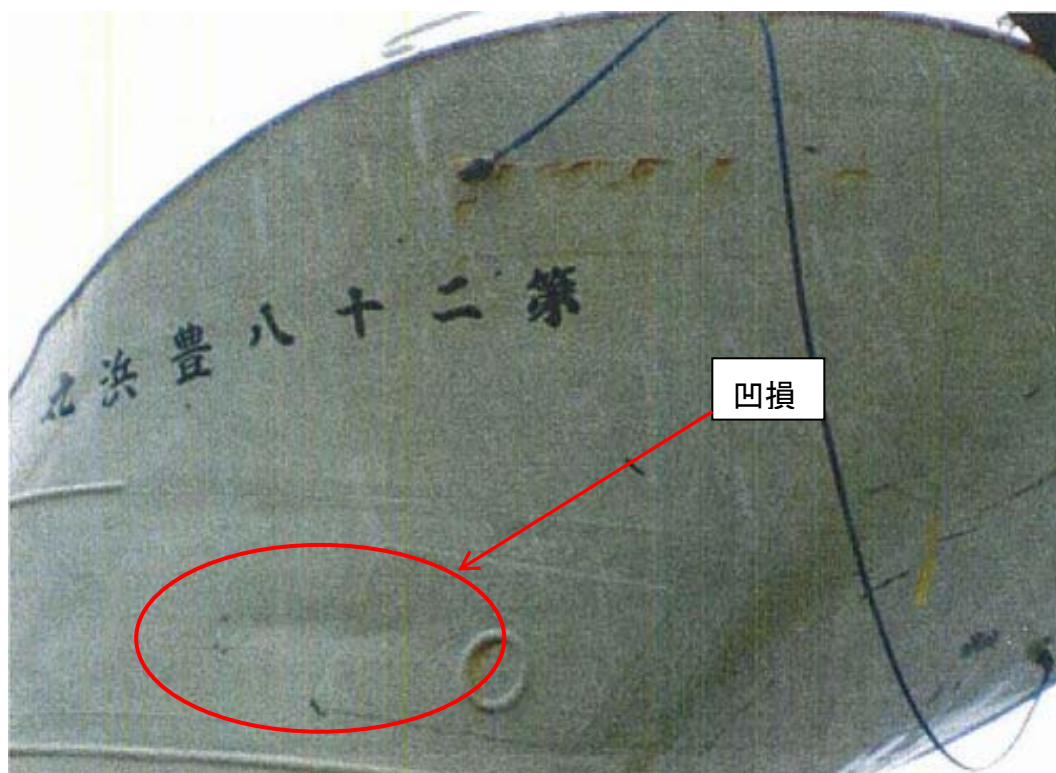


写真4 B船損傷状況（後方から見る）

