

## 船舶事故調査報告書

平成24年1月12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 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年12月13日 11時15分ごろ
発生場所	北海道函館市尾札部漁港北北東方沖 尾札部港北防波堤灯台から真方位024°480m付近 （概位 北緯41°53.9′ 東経141°00.9′）
事故調査の経過	平成23年2月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 <sup>みゆき</sup> 美幸丸、0.9トン HK3-103984（漁船登録番号）、個人所有 6.57m (Lr) × 1.77m × 0.75m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数50、昭和59年11月16日 B 漁船 <sup>さかい</sup> 第5坂井丸、0.7トン HK3-116999（漁船登録番号）、個人所有 6.03m (Lr) × 1.69m × 0.65m、FRP ガソリン機関、漁船法馬力数30、平成3年4月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 27歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年7月16日 免許証交付日 平成21年7月14日 （平成26年7月15日まで有効） B 船長B 男性 75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50年10月9日 免許証交付日 平成20年7月7日 （平成25年8月25日まで有効）
死傷者等	A 負傷 1人（甲板員） B なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過痕 B 右舷船尾部係船柱の折損並びに船外機の破損及び脱落
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、こんぶ漁を終えて尾札部漁港へ帰港するため、同港北東方沖のこんぶ養殖施設（以下「本件施設」という。）の北端へ向けて本件施設の北東方沖を西北西進中、船長Aが、右手で船外機のスロットルレバーを握って左舷船尾部に立って操船に当たり、甲板員は、左舷船首部に船尾方を向いて腰を掛けていた。

	<p>A船は、本件施設の北端付近で左転し、針路を尾札部漁港に向ける南南西とした際、船長Aが、本件施設内で操業する複数のこんぶ漁船を視認したものの、ふだん、本件施設付近の西側海域には他船を見掛けないことから水路には他船がいないと思い、約25～35km/hの対地速力で船首が浮上して船首方に死角が生じた状態により南南西進中、右舷船首至近にB船を視認したが、何もできないまま、平成22年12月13日11時15分ごろ、尾札部港北防波堤灯台から024°（真方位、以下同じ。）480m付近において、A船の右舷船首部とB船右舷船尾部とが衝突し、甲板員が後頭部及び背部に打撲傷を負った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、たこ箱漁のため、船首を北北西方に向けて漂泊中、船長Bが、たこ箱施設の瀬縄が切れていることに気付き、瀬縄の修繕には約2～3分で済むこと、また、B船は、本件施設から西方に約30～40mの距離を離して漂泊していたため、他船が航行する場所ではないと思って右舷船首部の揚網機付近に膝をつき、下を向いて瀬縄の修繕作業に当たっていたとき、衝突の衝撃を受けた。</p> <p>A船は、自力で帰港したが、B船は船外機が海中に脱落して自力航行不能となったため、僚船に横抱きされて尾札部漁港に帰港した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>本件施設は、尾札部漁港の北東方沖に設置された平行四辺形型の施設であり、北端が尾札部港北防波堤灯台から023° 約1,100m、南端が029° 約350mに位置し、両端間の長さは約750mであった。また、両端間の西方に隣接して他のこんぶ等養殖施設が設置され、両施設間には、長さ約750～900m、幅約120～180mの水路が北北東方から南南西方に向けて設けられていた。</p> <p>船長Aは、時折、水路内でB船が操業していることを知っていた。</p> <p>B船は、船首を北東方に向けて漂泊していたところ、風の影響により北北西方を向いた。</p> <p>船長Bは、操業中は周囲の見張りをを行い、他船が接近した際は自ら避けるようにしていたが、本事故前にはA船の接近に気付かなかった。</p> <p>B船は、以前から、水路内の同じ場所であたこ箱漁をしていたが、本事故時は、約3か月ぶりの操業であった。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1516 815 1563">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1516 1457 1563">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1563 815 1610">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1563 1457 1610">あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1610 815 1657">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1610 1457 1657">なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1657 815 2065">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1657 1457 2065"> <p>A船は南南西進中、B船は漂泊中、尾札部漁港北北東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の船首が浮上して船首方に死角が生じていたが、前路に他船はいないと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、瀬縄の修繕作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、接近するA船</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は南南西進中、B船は漂泊中、尾札部漁港北北東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の船首が浮上して船首方に死角が生じていたが、前路に他船はいないと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、瀬縄の修繕作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、接近するA船</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は南南西進中、B船は漂泊中、尾札部漁港北北東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の船首が浮上して船首方に死角が生じていたが、前路に他船はいないと思い込み、適切な見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、瀬縄の修繕作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、接近するA船</p>								

	に気付かなかったものと考えられる。
原因	本事故は、尾札部漁港北北東方沖において、A船が南南西進中、B船が漂泊中、船長Aが適切な見張りを行わず、また、船長Bが見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したのと考えられる。
参考	<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"> <li>・航行する際の船首浮上により船首方に死角が生じないように漁具等の重量を配分し、死角を解消できない場合は、船首を左右に振るなどして適切な見張りを行って航行すること。</li> </ul>