

船舶事故調査報告書

平成24年7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 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月6日 15時10分ごろ
発生場所	北海道羅臼町羅臼港南東方沖 羅臼港西防波堤灯台から真方位125°480m付近 （概位 北緯44°00.9′ 東経145°12.2′）
事故調査の経過	平成24年1月10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 第五新寶丸、19.38トン HK2-22369（漁船登録番号）、個人所有 17.78m (Lr) × 3.76m × 1.28m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、昭和54年4月 B 漁船 第五十八永勝丸、9.7トン HK2-22791（漁船登録番号）、個人所有 13.49m (Lr) × 3.43m × 1.38m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成8年5月28日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63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50年7月25日 免許証交付日 平成22年1月12日 （平成27年8月22日まで有効） B 船長B 男性 38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9年2月14日 免許証交付日 平成24年2月2日 （平成29年2月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾部外板及びブルワークに破口等 B 球状船首及び船首部外板に亀裂等
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、僚船と共に一斉に羅臼港を出港して 港口を左転し、同港北東方の漁場へ向けて手動操舵により、針路約11 2°（真方位、以下同じ。）、速力約8ノット（kn）（対地速力、以下同 じ。）で航行した。 船長Aは、操舵室右舷側に立って操舵していたところ、右舷後方から接 近するB船に気付き、操舵室右舷側の出入口扉を開けてB船を確認した が、後ろから衝突されることはないと思ひ、扉を閉めて前方及び左舷方の

	<p>他船に注意を向けて航行していた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、いか釣り漁のため、僚船と共に一斉に羅臼港を出港して港口を左転し、同港北東方の漁場へ向けて自動操舵により、針路約110～120°、速力約12～13knで航行した。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側に立って操船していたところ、0.25海里レンジとしていたレーダーにより、前方を同航する漁船2隻を認め、いつものように他船を追い越して徐々に針路を北東に向けながら漁場へ向かおうと思い、先航船2隻のうち、至近に接近していた右舷側の漁船を追い越すつもりで、そのレーダー映像に意識を集中していたところ、目前にA船のレーダーマストを認め、慌てて機関を中立とした。</p> <p>両船は、平成23年10月6日15時10分ごろ、羅臼港西防波堤灯台から125°480m付近において、A船右舷船尾部とB船船首部とが衝突した。</p> <p>両船は、自力で羅臼港へ帰港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>								
その他の事項	<p>羅臼港を拠点として秋期にいか釣り漁を行う漁船は、早朝、荷揚げが済んだ漁船から順に港内に並び、15時00分に一斉出漁していた。</p> <p>船長Aは、本事故当日、休漁する予定でいたが、一斉出漁の際、後方から出港する僚船の邪魔になるため、一旦出港し、羅臼港へ帰港しようと思っていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、出港してから漁場へ向けて針路を北東に定めるまでの間は、操舵室の外で操船していたが、本事故当時、雨が降っていたため、操舵室内で操船していた。</p> <p>船長Bは、本船の船首部にいか釣り機が設置されているため、船首方の見通しが良くないと感じており、ふだんから、目視で前方の見張りを行うよりもレーダーにより見張りを行っていた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船及びB船は、共に東南東進中、羅臼港南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷後方から接近するB船を認めていたが、後ろから衝突されることはないものと思い、前方及び左舷方の他船に注意を向け、後方の見張りを行っていなかったことから、B船がA船の右舷船尾部に衝突するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、先航船2隻を追い越そうと思い、至近に接近していた右舷側の漁船のレーダー映像のみに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、B船がA船の船尾部に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B なし	気象・海象の関与	A なし、B なし	判明した事項の解析	<p>A船及びB船は、共に東南東進中、羅臼港南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷後方から接近するB船を認めていたが、後ろから衝突されることはないものと思い、前方及び左舷方の他船に注意を向け、後方の見張りを行っていなかったことから、B船がA船の右舷船尾部に衝突するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、先航船2隻を追い越そうと思い、至近に接近していた右舷側の漁船のレーダー映像のみに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、B船がA船の船尾部に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船及びB船は、共に東南東進中、羅臼港南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷後方から接近するB船を認めていたが、後ろから衝突されることはないものと思い、前方及び左舷方の他船に注意を向け、後方の見張りを行っていなかったことから、B船がA船の右舷船尾部に衝突するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、先航船2隻を追い越そうと思い、至近に接近していた右舷側の漁船のレーダー映像のみに意識を集中し、適切な見張りを行っていなかったことから、B船がA船の船尾部に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p>								
原因	本事故は、羅臼港南東方沖において、A船及びB船が共に東南東進中、								

	船長Aが後方の見張りを行わず、また、船長Bが適切な見張りを行って いなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・レーダー及び目視により、周囲の見張りを適切に行うこと。