

船舶事故調査報告書

平成25年5月9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24年9月19日（水） 08時45分ごろ
発生場所	北海道函館市大鼻岬南東方沖 函館市所在の渡島住吉港東防波堤灯台から真方位155° 3.8海里（M）付近 （概位 北緯41° 41.8′ 東経140° 45.5′）
事故調査の経過	平成24年9月19日、本事故の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。 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 第十一女神丸、18.74トン AM2-4644（漁船登録番号）、個人所有 16.35m（Lr）×3.52m×1.29m、FRP ディーゼル機関、603.11kW、昭和51年7月7日 B プレジャーボート はっぴー、2.6トン 202-7654北海道、個人所有 6.72m（Lr）×2.49m×1.38m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成15年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 61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5月22日 免許証交付日 平成20年2月5日 （平成25年3月9日まで有効） B 船長B 男性 57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 平成7年5月12日 免許証交付日 平成21年11月26日 （平成27年5月11日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A バルバスバウに亀裂を伴う破口 B 右舷側中央後部に亀裂を伴う凹損等（転覆）
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員が乗り組み、青森県大間町割石漁港の防

波堤を通過後、船長Aが、操舵装置の後方の椅子に座って単独で操船し、自動操舵の針路を函館半島方向の磁針路約330°に定めて約8ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行した。

船長Aは、レーダーを3Mレンジとし、セーフティリングを使用せず、レーダーで見張りをしながら、時々、立って周囲を見たりしていた。

船長Aは、衝突の約20分前にレーダーで左舷船首約10°約2.8MにB船の映像を初認したが、B船のエコトレイルによる映像が伸びていないので、B船が停船しており、通過時も十分避けるだけの距離があり、衝突することはないと思った。

船長Aは、B船のレーダー映像が、2Mを切った辺りから海面反射等に紛れて分からなくなっていたが、目視等による見張りを行わずに航行していた。

船長Aは、そろそろB船を通過する頃と思い、立ち上がって前方を見たところ、船首方約10mに接近したB船の右舷側全体を認め、自動操舵にしていたので舵を取らず、A船を止めようとし、すぐに主機関の速力ハンドルを下げてクラッチを切り、主機関を後進に入れたとき、衝撃があり、平成24年9月19日08時45分ごろ、渡島住吉港東防波堤灯台(以下「東防波堤灯台」という。)から155°(真方位、以下同じ。)3.8M付近において、A船とB船とが衝突した。

船長Aは、B船を認めた直後、B船が船首の死角に入ったので、どのように衝突したかは分からなかった。

船長Aは、A船が止まったので、主機関を止め、転覆したB船に大声で呼び掛けたところ、大丈夫だとの返事が聞こえ、その後、B船付近の海上に人も確認できたので、A船を接近させ、甲板員がロープを投げて船長Bを救助した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、東防波堤灯台から196°5.6M付近において、パラシュート型シーアンカー(以下「シーアンカー」という。)を入れ、船外機を止めて船首を東北東に向け、06時00分ごろ漂泊を開始した。

船長Bは、船体中央付近にある操縦席の船尾側に船尾方を向いて立ち、手釣りの釣り糸を左舷側に出して釣り糸のある左舷方を見ながらぶり釣りを始めた。

船長Bは、時折、周囲を見回しながら釣りを続けた。

B船は、潮流により東北東へ流された。

船長Bは、結構釣れていたのが夢中になって釣りを続けていたが、何気なく横を見たとき、右舷方約50~60mにB船に真っすぐ向かって来るA船を初認し、A船が約10knの速力でゆっくりと「トントントン」と機関音をたてて近づいてきたので、漁船がいつものように何かを言いに来たものと思った。

	<p>船長Bは、A船が速度を落とすことなく更に近づいてくるので、衝突の危険を感じ、B船の存在を知らせようとして手を振り、大声で叫んだが、A船が気付いた様子がないことから、もう間に合わないと思い、船首に逃げて海へ飛び込んだ直後、A船の船首がB船の右舷中央船尾寄り付近に衝突し、A船がB船の右舷側に乗り上げてB船が転覆した。</p> <p>船長Bは、海へ飛び込んだ際、シーアンカーのロープが左手首に絡まり、負傷したが、転覆したB船の船底にしがみついているところをA船に救助された。</p> <p>船長Aは、09時06分ごろ、携帯電話で118番へ本事故発生の通報を行い、救助を要請した。</p> <p>A船は、自力航行して12時00分ごろ函館港に入港し、B船は、来援した巡視船にえい航され、15時50分ごろ函館港に入港した。 (付図1 推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 小雨、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 東北東流約1.0kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、最高速力が約15knであるが、上架の目的の航海であり、急ぐ必要もないので、燃料の節約のために低速力で航行していた。</p> <p>船長Aは、大鼻岬南方沖でいか釣り漁をすることが多く、本事故時のコースを何回も航行していた。</p> <p>船長Aは、レーダーを8月に新替えしたばかりであり、まだ、種々の機能を使いこなせなかった。</p> <p>A船は、航海計器、舵、主機関等に故障はなかった。</p> <p>甲板員は、本事故当時、後部の船員室で休憩をしていた。</p> <p>B船は、船体中央付近の船首寄りに三方を風防に囲まれた操船コンソール付きの操縦席があり、マグネットコンパス、GPS及び魚群探知機等が備えられ、操縦席後部側は、作業スペースとなっていた。</p> <p>船長Bは、釣り歴が約15年以上であり、本事故発生海域での釣りを月に4～5回行っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、付近に数百m離れてプレジャーボートが2～3隻いるのを認めていた。</p> <p>船長Bは、A船初認後、船外機を始動してシーアンカーを外し、衝突を回避する余裕はなく、また、操船コンソール左舷側の物入れに置いていたボンベ式携帯用汽笛装置を使用する余裕もなかった。</p> <p>B船は、本事故当時、舵、機関等に故障はなかった。</p> <p>船長Bは、出港時、救命胴衣を着用していたが、08時ごろ暑さを感じて脱いでいたので、本事故当時には、着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、大鼻岬南東方沖を北西進中、船長Aが、B 船を船首方約2.8 Mにレーダーで初認後、B 船が停船中であり、B 船を避けられるものと思ひ、B 船に対する見張りを行っていなかったことから、B 船と接近し、B 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、大鼻岬南東方沖で漂泊して釣り中、船長Bが、釣りに注意を向け、見張りを適切に行っていないことから、右舷方約50～60 mに接近したA 船に気付き、手を振り、大声で叫んだが、A 船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B 船は、漂泊開始後、潮流で東北東へ約1.4 knの速力で流されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、大鼻岬南東方沖において、A 船が北西進中、B 船が漂泊して釣り中、船長Aが見張りを行わず、また、船長Bが見張りを適切に行っていないため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・レーダーを有効に活用するなどして見張りを適切に行うこと。 ・シーアンカーを投入して釣りをするときなどは、目視等による見張りを厳重に行うこと。 ・救命胴衣を適切に着用すること。 ・汽笛を設備しない小型船は、ボンベ式携帯用汽笛装置を備え、釣り中、身近に置いておくことが望まれる。

付図1 推定航行経路図

