

船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第五貴宝丸
漁船登録番号 HK3-114130
総トン数 4.9トン

船種 船名 プレジャーモーターボート SRV
船舶番号 200-28674 北海道
総トン数 5トン未満 (長さ5.37m)

事故種類 衝突
発生日時 平成24年7月3日 07時00分ごろ
発生場所 北海道稚内市宗谷岬北方沖
宗谷岬灯台から真方位011° 2.6海里付近
(概位 北緯45° 33.8' 東経141° 56.9')

平成25年6月20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

要 旨

<概要>

漁船^{きぼう}第五貴宝丸は、船長が1人で乗り組み、北海道稚内市宗谷港へ向けて南進中、また、プレジャーモーターボート^{エスアールブイ}SRVは、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、霧によって視界制限状態となった稚内市宗谷岬北方沖で漂泊して釣り中、平成24年7月3日(火)07時00分ごろ両船が衝突した。

SRVは、船長が死亡するとともに、同乗者が負傷し、右舷船尾に破口等を生じて転覆した。また、第五貴宝丸は、船首及び船底に擦過傷及びプロペラ曲損等が生じたが、死傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、第五貴宝丸が宗谷港へ向けて南進中、SRVが漂泊中、第五貴宝丸の船長が見張りを適切に行っておらず、また、SRVの船長が第五貴宝丸が接近してSRVに向かっていることに気付いたため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。

第五貴宝丸の船長が、見張りを適切に行っていなかったのは、レーダー画面で僚船以外の他船の映像を認めなかったことから、前方には他船はいないものと思ったことによるものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

漁船第五貴宝丸^{きほう}は、船長が1人で乗り組み、北海道稚内市宗谷港へ向けて南進中、また、プレジャーモーターボートSRV^{エスアールブイ}は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、霧によって視界制限状態となった稚内市宗谷岬北方沖で漂泊して釣り中、平成24年7月3日（火）07時00分ごろ両船が衝突した。

SRVは、船長が死亡するとともに、同乗者が負傷し、右舷船尾に破口等を生じて転覆した。また、第五貴宝丸は、船首及び船底に擦過傷及びプロペラ曲損等を生じたが、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24年7月3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。

1.2.2 調査の実施時期

平成24年7月3日、10日、24日、8月20日、27日、29日、9月4日
口述聴取

平成24年9月5日 現場調査、口述聴取及び回答書受領

平成24年9月19日 回答書受領

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、第五貴宝丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、SRV（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の家族及びB船の同乗者（以下「同乗者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が1人で乗り組み、ほっけ一本釣り及びたこ樽^{たる}流し漁のため、

平成24年7月3日04時05分ごろ、宗谷港を出港し、同港北東方沖の漁場へ向かった。

A船は、04時15分ごろ漁場に至り、ほっけ一本釣り漁を終えて漁場を移動し、05時00分ごろ宗谷港北方3.5海里（M）付近の漁場に至ったところ、樽流し漁を開始した頃、濃霧によって視界制限状態となり、船長Aは、漁模様が思わしくなかったため、06時30分ごろ操業を切り上げて帰港することとして樽の揚収を行った。

船長Aは、操舵室に立ち、3Mレンジ及びコースアップ^{*1}としていたレーダーをオフセンター^{*2}とし、宗谷港の位置を確認したが、その際、レーダー画面で左舷前方0.5M付近に漂泊して操業中と思われる僚船の映像を認めた。

船長Aは、操舵室に立ち、手動操舵で操船に当たり、06時55分ごろ宗谷港へ向けて帰航を始め、僚船を避けるため、針路約200°（磁針方位）、速力約11ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行した。

船長Aは、帰航を開始したのち、レーダーレンジを0.75Mとし、その画面に僚船以外に他船の映像が映っていなかったことから、前方に他船はいないものと思い、レーダー画面の中心から約0.25Mまでが海面反射によって識別しづらい状態であり、また、船首楼により正船首から左右約15°の範囲が死角となり、見通しが余り良くない状態であったが、船首を左右に振るなどする死角を補う操船を行わず、続航した。

船長Aは、レーダー及び目視で見張りを続けていたところ、宗谷岬灯台から011°（真方位）2.6M付近で軽い衝撃を感じたので、漁具の浮き球に衝突したと思ったが、船尾船底付近に再度衝撃を感じ、A船の船首とB船の右舷船尾が衝突し、A船がB船の上を乗り越えたことに気付いた。

船長Aは、B船のすぐそばで機関を後進とすれば、何かを巻き込む虞があったので、機関を中立としてB船から離れたのち、A船を停船させた。

船長Aは、事態を知らせるため、僚船に無線で連絡をしようとしたところ、07時00分の漁業用無線の定時通信が入ったので、混線を避けるために約2～3分待ってから僚船に連絡を行い、衝突場所付近に戻ってクーラーボックスにつかまって海に浮かんでいた同乗者Bを救助したが、船長Bが行方不明となっていることを知らされ、所属漁業協同組合へ応援を要請し、A船は宗谷港

*1 「コースアップ」とは、レーダー表示画面の中心からその上部を結ぶ線が自船の予定する針路方向を示す方式をいう。

*2 「オフセンター」とは、レーダー画面で自船の位置（中心輝点）を移動することをいい、主として前方（航行方向）の探知範囲を広げるため、自船の位置を航行方向とは逆方向（後方）に移動して使用している。

へ帰港した。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せて魚釣りのため、05時30分ごろ、宗谷港を出港し、同港北方沖の釣り場へ向かった。

B船は、何度か釣り場を移動しながら、宗谷港北方沖で漂泊して釣りを行った。

同乗者Bは、出港前から少々霧がかかっており、不安を感じる程ではなかったが、陸岸が見えなかったため、B船が宗谷港北方沖のどの辺りに漂泊しているのかは分からなかった。

同乗者Bは、船長Bから見張りの補助を依頼されていなかったが、遠くに漁船がおり、時々、往来している状況を視認したものの、付近で釣りをしている船は見なかった。

同乗者Bは、B船の左舷船首の椅子に腰を掛け、左舷側を向いて魚を釣っていた際、反対側の右舷船尾の椅子に腰を掛け、右舷側を向いて魚を釣っていた船長Bの「あー」という声が聞こえたので、後ろを振り向いたところ、右舷側から目前に迫っているA船が見え、とっさにかがみ込んで頭を伏せたとき、衝撃を感じた。

同乗者Bは、B船にしがみついている自分に気付き、ふと後ろを振り返るとB船の船尾がバラバラになっており、船長Bの姿が見えなかった。

同乗者Bは、B船が沈みかけたので海に飛び込み、海面を浮遊していたクーラーボックスにつかまってA船に向かって手を振ったり、声を出したりして救助を求めていたが、しばらくしてA船に救助され、A船で宗谷港へ入港し、病院へ搬送された。

船長Bは、衝突場所の東南東方0.6M付近でA船の僚船に救助され、病院へ搬送されたが、死亡が確認された。

B船は、右舷船尾に破口を生じて浸水し、衝突場所付近で転覆した。その後、海上保安部の巡視船に揚収されて稚内市稚内港へ搬送された。

本事故の発生日時は、平成24年7月3日07時00分ごろで、発生場所は、宗谷岬灯台から011°（真方位）2.6M付近であった。

（付図1 推定航行経路図、写真1 A船の状況、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船の損傷状況 参照）

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

(1) A船

死傷者はいなかった。

(2) B船

死体検案書によれば、船長Bは、圧潰及び離断による多臓器損傷によって死亡し、診断書及び同乗者Bの口述によれば、同乗者Bは、頸椎捻挫及び右肩関節捻挫を負い、低体温症によって入院した。

2.3 船舶の損傷及び衝突の状況に関する情報

(1) A船

現場調査及び船長Aの口述によれば、A船は、船首及び船底に擦過傷等を生じ、プロペラに軽度の曲損を生じた。

船長Aの口述によれば、両船の損傷状況から、A船は、船首がB船の右舷船尾にほぼ直角で衝突したため、B船の船尾に乗り揚げたのち、B船を乗り越えたと思うが、ほぼ直角でなければ、B船を跳ね飛ばしていた。

(写真2 A船の損傷状況 参照)

(2) B船

同乗者Bの口述及び損傷写真によれば、B船は、右舷船尾が損壊して破口及び亀裂を生じ、浸水して転覆した。

同乗者Bの口述によれば、A船が接近してきた方向及び角度は分からないが、B船の損傷状況から、A船が真横に衝突したように思った。

(写真3 B船の損傷状況 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 72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16日

免許証交付日 平成20年12月17日

(平成26年8月23日まで有効)

船長B 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 平成15年11月6日

免許証交付日 平成20年2月20日

(平成25年11月5日まで有効)

同乗者B 男性 46歳

(2) 主な乗船履歴等

① 船長A

船長Aの口述によれば、15歳ごろ家族の小型漁船に甲板員として乗り組み、19歳ごろ丙種機関士の免許を取得して沖合底びき網漁船等に乗り組んだこともあったが、主に地元でほたて及びたこ漁船に船長として乗り組んでいた。平成3年にA船を購入して船長として乗り組んでいた。健康状態は良好であった。また、視力及び聴力共に正常であった。救命胴衣はふだんから着用していた。

② 船長B

船長Bの家族及び同乗者Bの口述によれば、約25年以上前に操縦免許を取得し、操船を趣味としており、約15年前にB船を購入して船長として乗り組んでいた。健康状態は良好であり、視力及び聴力共に正常であった。救命胴衣はふだんから着用していた。

③ 同乗者B

同乗者Bの口述によれば、勤務先の仕事の関係で船長Bと知り合い、船長Bに誘われてB船には約3～4回乗船して宗谷岬沖で釣りをしたことがあったが、本事故時は船長Bに誘われて2年ぶりの乗船であり、他のプレジャーモーターボートの乗船経験もなかった。健康状態は良好であり、視力及び聴力共に正常であった。救命胴衣は自身のものを着用していた。

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	HK3-114130
主たる根拠地	北海道稚内市
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.9トン
L×B×D	11.88m×3.05m×1.02m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	330kW
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成3年6月12日

(2) B船

船舶番号	200-28674 北海道
船籍港	北海道稚内市
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
L r × B × D	5.37 m × 1.95 m × 0.99 m
船質	FRP
機関	ガソリン機関1基
出力	44.1 kW
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
第1回定期検査	平成8年5月20日

2.5.2 積載状態

(1) A船

船長Aの口述によれば、A船は漁獲物のタコを積み、出港時の喫水は、船首約0.5 m、船尾約2.65 mであった。

(2) B船

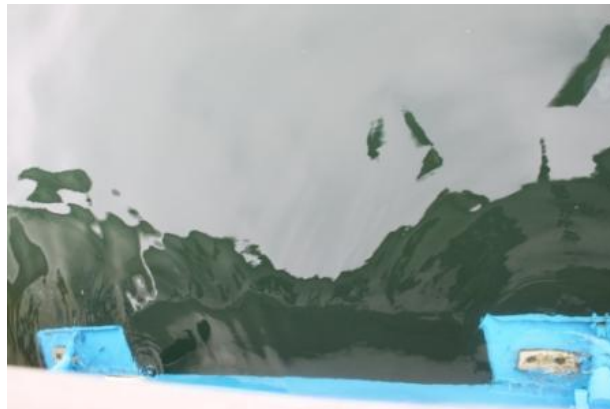
同乗者Bの口述によれば、B船の積載物はなく、喫水は不明であった。

2.5.3 船舶に関するその他の情報

(1) A船

A船の操舵室は、船首端より約8.66 mに設置され、船長Aが操舵室内に立った姿勢での海面からの眼高は、約2.5 mであった。

操舵室内には、レーダー、GPSプロッター、ソナー及び魚群探知機が各1台装備され、フラップと称する板状の船首浮上を抑制する装置（以下「フラップ」という。）が左右両舷の船尾船底に各1台設置されていた。



(写真2.5-1 フラップ（船尾甲板上から船尾船底を望む）)

船長Aの口述によれば、同フラップは、約11～12kn以上で航行した場合に船首浮上を抑制する効果が現れた。また、前方に死角を生じるような構造物はないが、フラップが効いた状態でも、船首楼によって正船首から左右約15°の範囲が死角となっていた。

船長Aは、ふだん、操業を終えて宗谷港へ向けて航行する際、視界が良ければ、速力約17knで航行していたが、本事故当時は、霧で視界が悪かったので、約11knの速力で航行していた。

A船は、平成23年3月に機関換装を行い、本事故当時、船体、機関等に不具合又は故障はなかった。

(2) B船

同乗者Bの口述及び損傷写真によれば、GPSプロッター及び魚群探知機が一体となった機器1台が装備され、前方に死角を生じるような構造物はなく、本事故当時、船体、機関等に不具合又は故障が生じている様子はなかった。

2.5.4 灯火及び汽笛に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、本事故当時、A船は、マスト灯、げん灯1対、船尾灯及び操舵室上部の黄色回転灯を点灯していたが、視界制限状態における音響信号はふだんから行っていなかった。

(2) B船

同乗者Bの口述によれば、本事故当時、B船は、キャビン上の青色閃光灯を点灯していたが、その他の灯火を点灯していたかどうかは不明であった。

汽笛は、釣り場移動の際に船長Bと同乗者Bとの間の合図の意味合いで一度鳴らしたが、本事故発生前は鳴らしていなかった。

損傷写真によれば、B船は、キャビン上に青色小型キセノン灯、げん灯1対、汽笛及び船舶用スピーカーが設置されていた。



(写真2.5-2 キセノン灯) (写真2.5-3 右舷灯) (写真2.5-4 左舷灯)



(写真 2.5-5 汽笛)



(写真 2.5-6 スピーカー)

2.5.5 就業形態等及び運航状況に関する情報

(1) A船

船長Aの口述によれば、A船は、毎年4月から12月下旬まで、主にたこ樽流し漁に従事し、夏場は04時ごろに出港して07～08時ごろに帰港する操業を繰り返していた。船長Aは、趣味としてA船で釣りをすることもあった。

(2) B船

船長Bの家族及び同乗者Bの口述によれば、船長Bは、B船を購入する以前も小型船を所有しており、毎年6月から9月の間、休日で天候の良い時に友人等の同乗者を乗せて魚釣りの目的で主に宗谷岬沖でB船を運航していた。船長Bは、天候が悪ければ運航を見合わせており、年間運航回数は10回程度であり、B船を運航する際には保管場所から自動車でけん引して宗谷港へ運んでいた。

船長B及び同乗者Bは、本事故当日、帰港時刻を定めていなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

(1) 気象観測値

本事故発生場所の南方約2.7Mに位置する宗谷岬地域気象観測所における事故当時の観測値は、次のとおりであった。

06時00分 風向 東、風速 4.4m/s、日照時間 0分

06時30分 風向 東、風速 3.7m/s、日照時間 0分

07時00分 風向 東北東、風速 4.0m/s、日照時間 0分

また、本事故発生場所の南西方約14.4Mに位置する稚内地方気象台における事故当時の観測値は、次のとおりであり、海面水温は、約14℃であった。なお、稚内市に濃霧注意報が本事故前日より継続して発表されていた。

06時00分 天気 曇り、風向 北北東、風速 1.9m/s、
雲量^{*3} 10⁻、日照時間 0分、視程 20.0km
06時30分 風向 北、風速 2.8m/s、日照時間 0分
07時00分 風向 北北東、風速 2.8m/s、日照時間 1分

(2) 海上警報

3日05時25分、宗谷海峡に海上濃霧警報が発表されていた。

2.6.2 乗組員の観測

(1) A船

船長Aの口述によれば、天気は、出港時には晴れていたが、05時ごろから濃霧となり、比較対象物がなかったので詳しくは分からないが、視程は約100m以下となった。風向は北東、風速は約5～6m/s、波高は約1～1.5m、海上は比較的穏やかであり、周囲は明るくなっていた。

船長Aは、本事故前日にテレビの気象データを確認し、天気が霧の予報であったので、本事故当日は早めに漁を切り上げて帰港しようと思っていた。

(2) B船

同乗者Bの口述によれば、本事故発生時の天気は曇りであり、霧がかかっていた。視程は分からないが、陸地の山は見えなかったものの、遠くに漁船がいるのが見えた。風と波が多少あり、周囲は明るくなっていた。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

① A船は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、操業を終えて帰航する際、船長Aが、3Mレンジのレーダーの画面で左舷前方0.5M付近に漂泊して操業中と思われる僚船の映像を認めたのち、7月3日06時55分ごろ宗谷港へ向けて帰航を開始し、操舵室に立って手動

^{*3} 「雲量」とは、全天空に占める雲に覆われた部分の割合をいい、0から10までの整数で表す。雲が全天空をほぼ覆っていても隙間がある場合は、完全に10でないという意味で10⁻と表し、0、0⁺、1・・・9、10⁻、10の13段階で観測する。(気象観測の手引き、平成10年9月、気象庁)

操舵で操船に当たり、同船を避ける針路約200°（磁針方位）、速力約11knとして航行した。

② 船長Aは、レーダー及び目視で見張りを行いながら航行を続けたが、レーダー画面で前記①記載の僚船以外の他船の映像を認めなかったことから、前方には他船はいないものと思った。

③ A船は、船長AがB船に気付かずに航行し、07時00分ごろ船首とB船の右舷船尾が衝突した。

(2) B船

① B船は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、漂泊して釣りを行っていた。

② 同乗者Bは、左舷船首で左舷側を向いて釣りを行っていた際、反対側の右舷船尾で右舷側を向いて釣りをしていた船長Bの声が聞こえたことから、右舷側を振り向いたところ、A船が目前に接近しており、B船とA船が衝突した。

3.1.2 本事故発生日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成24年7月3日07時00分ごろで、発生場所は、宗谷岬灯台から011°（真方位）2.6M付近であったものと考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船の船首とB船の右舷船尾が直角状態で衝突し、A船がB船の船尾に乗り揚げて左舷方向に乗り越えて通過したのち、両船が離れたものと考えられる。

3.1.4 損傷の状況

(1) A船

2.1及び2.3から、A船は、船首及び船底に擦過傷等を生じ、プロペラに軽度の曲損を生じたものと考えられる。

(2) B船

2.1及び2.3から、B船は、右舷船尾が損壊して破口及び亀裂を生じ、浸水して転覆したものと考えられる。

3.1.5 死傷者等の状況

2.1～2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

死傷者はいなかった。

(2) B船

船長Bは、A船がB船の船尾に乗り揚げた際、圧潰及び離断による多臓器損傷を負って死亡し、同乗者Bは、頸椎捻挫及び右肩関節捻挫を負い、海に飛び込んで海水に浸かっていたことから、低体温症を負った。

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から、船長A及び船長Bは、共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、両船は、本事故当時、船体、機関等に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

(3) 灯火等の状況

① A船

2.5.4(1)から、A船は、マスト灯、げん灯1対、船尾灯及び操舵室上部の黄色回転灯を点灯していたが、視界制限状態における音響信号は、ふだんから行っていなかったものと考えられる。

② B船

2.5.4(2)から、B船は、キャビン上の青色閃光灯を点灯していたが、その他の灯火の点灯状況は不明であった。また、視界制限状態における音響信号及び有効な音響による信号は行っていなかったものと考えられる。

3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、天気は霧、風向は北東～東北東、風力は3～4、波高は約1～1.5m、視程は約100m以下であったものと考えられる。

3.2.3 見張り及び操船の状況

2.1、2.5.3及び2.5.4から、次のとおりであった。

(1) A船

① A船は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方3.5M付近において、操業を終えて帰航する際、船長Aが、3Mレンジ及びコースアップとしていたレーダーをオフセンターとし、宗谷港の位置を確認したが、こ

の確認時、レーダー画面で左舷前方0.5M付近に漂泊して操業中と思われる僚船の映像を認めたものと考えられる。

- ② 船長Aは、操舵室に立って手動操舵で操船に当たり、宗谷港へ向けて帰航を始め、前記①記載の僚船を避けるため、針路約200°（磁針方位）、速力約11knとし、霧中信号を行わず、航行したのと考えられる。
- ③ 船長Aは、0.75Mレンジとしたレーダー画面で前記①記載の僚船以外の他船の映像を認めず、前方には他船はいないものと思ったことから、レーダー画面の中心から約0.25Mまでが海面反射によって船舶の映像が識別しづらい状態でレーダー見張りを行い、また、正船首から左右約15°の範囲に死角があったが、船首を左右に振るなどする死角を補う操船を行わずに航行し、見張りを適切に行っていなかったのと考えられる。
- ④ 船長Aは、見張りを適切に行っていなかったことから、衝突するまでB船に気付かずに航行したのと考えられる。
- ⑤ 船長Aは、レーダーで見張りを行っていたが、B船に気付かなかったことから、レーダー画面のB船の映像を見落とし、レーダー画面にB船の映像が表示されていなかった可能性があると考えられるが、その理由を明らかにすることはできなかった。

(2) B船

- ① B船は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、漂泊して釣りを行っていたのと考えられる。
- ② 同乗者Bは、左舷船首で左舷側を向いて釣りをしていた際、船長Bの声が聞こえたことから、右舷側を振り向いたところ、A船が目前に接近していることに気付いたのと考えられる。また、A船及びB船の音響信号は聞こえなかったのと考えられる。
- ③ 船長Bは、右舷船尾で右舷側を向いて釣りをしていた際、A船が接近してB船に向かっていることに気付いたことから、声を出した可能性があると考えられるが、船長Bの見張りの状況については、船長Bが死亡したため、明らかにすることはできなかった。

3.2.4 事故発生に関する解析

2.1、2.5.3、2.5.4、3.2.2及び3.2.3から、次のとおりであった。

(1) A船

- ① A船は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖3.5M付近において、操業を終えて帰航する際、船長Aが、3Mレンジのレーダー画面で左舷前方0.5M付近に漂泊して操業中と思われる僚船の映像を認めた

のち、宗谷港へ向けて帰航を始め、操舵室に立って手動操舵で操船に当たり、同船を避ける針路約200°（磁針方位）、速力約11knとし、霧中信号を行わず、航行したものと考えられる。

- ② 船長Aは、0.75Mレンジとしたレーダー画面で前記①記載の僚船以外の他船の映像を認めず、前方には他船はいないものと思ったことから、レーダー画面の中心から約0.25Mまでが海面反射によって船舶の映像が識別しづらい状態でレーダー見張りを行い、また、正船首から左右約15°の範囲に死角があったが、船首を左右に振るなどする死角を補う操船を行わずに航行し、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。
- ③ 船長Aは、見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かずに航行し、A船は、船首とB船の右舷船尾が衝突したものと考えられる。

(2) B船

- ① B船は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、漂泊して釣りを行っていたものと考えられる。
- ② 同乗者Bは、左舷船首で左舷側を向いて釣りを行っていた際、反対側の右舷船尾で右舷側を向いて釣りをしていた船長Bの声が聞こえたことから、右舷側を振り向いたところ、A船が目前に接近しており、B船の右舷船尾とA船の船首が衝突したものと考えられる。また、A船及びB船の音響信号は聞こえなかったものと考えられる。
- ③ 船長Bは、右舷船尾で右舷側を向いて釣りをしていた際、A船が接近してB船に向かっていることに気付いたことから、B船はA船と衝突した可能性があると考えられるが、船長Bの見張りの状況については、船長Bが死亡したため、明らかにすることはできなかった。

4 結 論

4.1 原因

本事故は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、A船が宗谷港へ向けて南進中、B船が漂泊中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長BがA船が接近してB船に向かっていることに気付いたため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。

船長Aが、見張りを適切に行っていなかったのは、レーダー画面で僚船以外の他船の映像を認めなかったことから、前方には他船はいないものと思ったことによるものと考えられる。

4.2 その他判明した安全に関する事項

A船及びB船は、視界制限状態における音響信号を行っていなかったが、行っていれば、両船は相互に接近に気付いた可能性があると考えられる。

5 再発防止策

本事故は、霧によって視界制限状態となった宗谷岬北方沖において、A船が宗谷港へ向けて南進中、B船が漂泊中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長BがA船が接近してB船に向かっていることに気付いたため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。

A船及びB船は、視界制限状態における音響信号を行っていなかったが、行っていれば、両船は相互に接近に気付いた可能性があると考えられる。

したがって、船長は、視界制限状態の海域においては、視界の状況等を考慮し、小型船舶を見落とすことがないように、レーダーの調整及びレンジの選択を適切に行うとともに、視界制限状態における音響信号を行うことが必要であるものと考えられる。

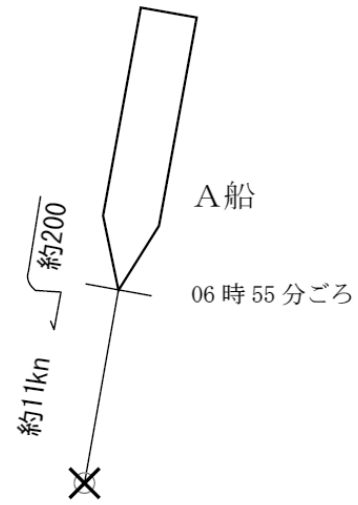
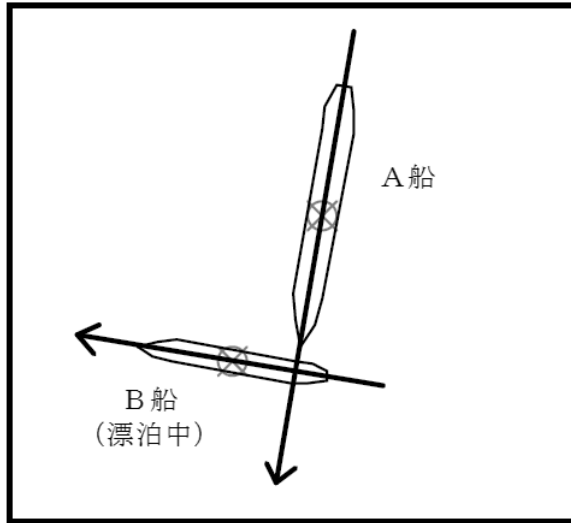
5.1 事故後に講じられた事故等防止策

船長Aは、本事故後、視界制限状態となった場合、霧中信号を行い、減速して航行するか、又は霧が晴れるのを待って航行することとした。

5.2 今後必要とされる事故等防止策

- (1) 船長は、視界の状況等を考慮し、小型船舶を見落とすことがないように、レーダーの調整及びレンジの選択を適切に行うこと。
- (2) 船長は、視界制限状態にある水域又はその付近を航行する場合には、音響信号（霧中信号）を実施すること。

付図1 推定航行経路図



事故発生場所
[平成24年7月3日07時00分ごろ発生]

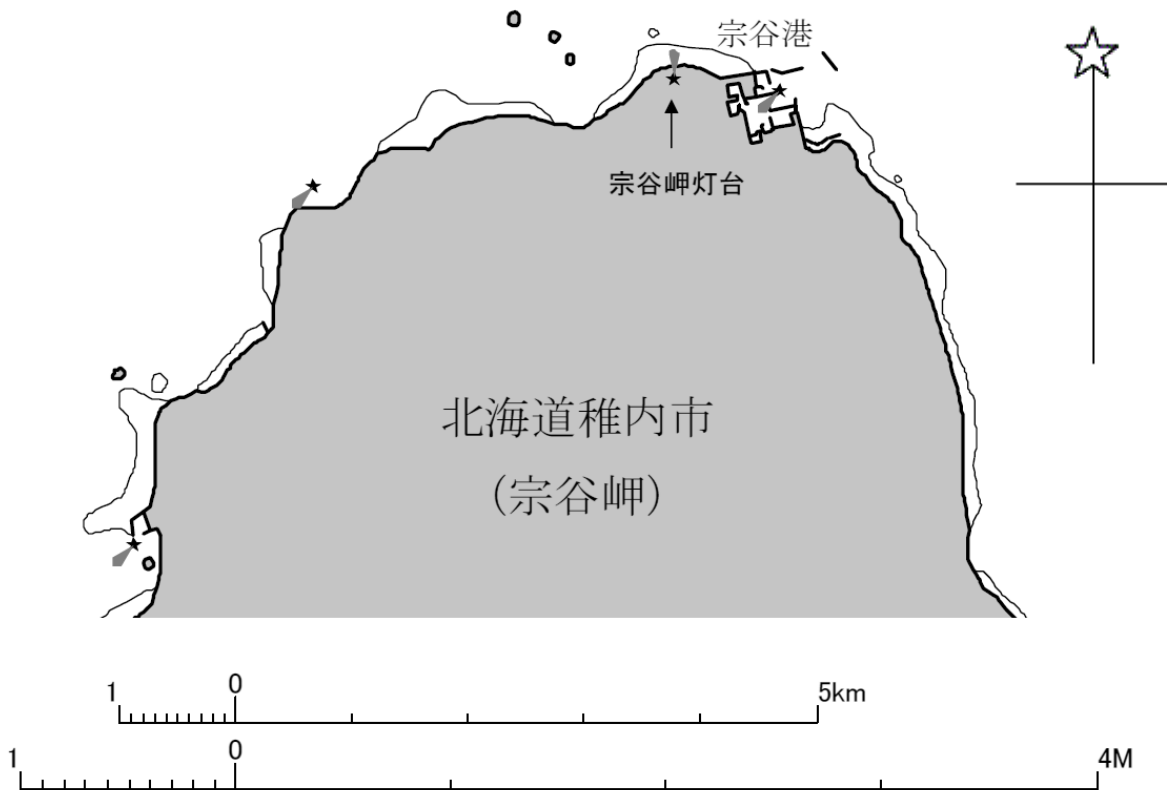


写真1 A船の状況



写真2 A船の損傷状況



B船との衝突により付着した赤い塗料

写真3 B船の損傷状況

