

船舶事故調査報告書

平成25年7月25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12月29日 07時00分ごろ
発生場所	北海道福島町福島港南東方沖 福島港東防波堤灯台から真方位142°5.3海里（M）付近 （概位 北緯41°24.4′ 東経140°20.0′）
事故調査の経過	平成25年1月7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 ^{あや} 彩丸、4.64トン HK3-125103、個人所有 9.98m（Lr）×2.48m×0.80m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和53年6月18日 B 漁船 ^{かいおう} 海王丸、4.29トン AM3-18822、個人所有 10.47m（Lr）×2.40m×0.72m、FRP ディーゼル機関、221kW（動力漁船登録票による）、昭和56年5月27日
乗組員等に関する情報	A 船長A 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12年9月18日 免許証交付日 平成22年1月14日 （平成27年9月17日まで有効） B 船長B 男性 69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51年8月20日 免許証交付日 平成20年8月13日 （平成26年5月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 全損（沈没） B 左舷船首外板に擦過傷等
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、福島港南東方沖において、僚船約13～14隻と共に約0.5Mの船間距離で南進し、夜間のまぐる

延縄漁の縄入れを行った。

A船は、夜が明け始めたので、延縄の揚収作業を開始するため、船首を北東方へ向けた状態で北東流に乗って漂流中、船長Aが目視で周囲を見回したところ、A船の周囲に黄色回転灯を点灯し、操業中であることを表示したまぐろ一本釣り及び延縄漁船（以下「まぐろ漁船」という。）を数隻認め、その後、夜が明けて周囲が明るくなった。

船長Aは、船首甲板左舷側に立って下を向いて延縄の揚収作業中、A船の船首方及び左舷船首方から接近し、A船付近を通過して南進するまぐろ漁船3隻を認め、その後、左舷船首方から接近するB船を認めていたが、既に通過して行った3隻と同じようにA船の付近を通過して南進して行き、衝突することはないものと思い、揚収作業を続けた。

船長Aは、ふと顔を上げたところ、至近に接近したB船を認め、平成24年12月29日07時00分ごろA船の左舷中央とB船の船首が衝突した。

船長Aは、B船に移乗して福島港へ帰港し、A船は、左舷中央外板の水面付近に破口等が生じて浸水して転覆したのち、B船の僚船がえい航を始めたが沈没した。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、福島港南東方沖において、船尾から釣り糸を垂らして速力約10ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で南西進してまぐろ一本釣り漁を行った。

船長Bは、船尾甲板上に立ってリモコンを使用して手動操舵で操船に当たっていた際、僚船から青森県外ヶ浜町龍飛埼北東方沖でまぐろの魚影が見えている旨の電話連絡を受け、左転して龍飛埼北東方沖へ向かうこととし、速力を約4knとして釣り糸を揚収した。

船長Bは、目視で周囲を見回したところ、まぐろ漁船十数隻を認めていたが、僚船からの連絡を受け、年内最後の操業でもあったので、少し急ぐ気持ちがあり、前路及び周囲のまぐろ漁船の状況をよく確認せずに左転して船首を龍飛埼北東方沖へ向け、速力を約10knとしたのち、操舵室に入って速力を約12～13knとして南南東進した。

船長Bは、操舵室中央に立って手動操舵で操船に当たり、B船の右舷及び左舷前方にまぐろ漁船を数隻認めていたが、少し急いでいたので、船首が浮上して前方に死角が生じていたものの、船首を左右に振るなどする死角を補う操船を行わず、また、視界が良くて龍飛埼が見えていたので、レーダー監視を行わずに航行を続けた。

船長Bは、福島港沖では北西風が吹いているので、龍飛埼沖では波が高いのではないかと気になり、携帯電話に登録してある海上保安部のテレホンサービスに電話をかけて気象情報を確認しようと思い、左手で舵輪を握って操船に当たりながら、右手で携帯電話の操作を行っていた際、ふと前方を見たところ、A船を認め、慌てて右舵を一杯に

	取り、機関を中立としたが、A船とB船が衝突した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮流 北東流約3～4kn
その他の事項	A船は、周囲が明るくなっていたが、航海灯及び黄色回転灯を点灯していた。 船長Aは、ふだんから操舵室外でリモコンを使用して操船を行っており、操業中は操舵室に入ることがほとんどないので、レーダーを使用せず、目視で見張りを行っていた。 B船は、速力約12～14kn以上で航行すれば、船首が浮上して前方に死角が生じていたが、その際は船首を左右に振って死角を補う操船を行っていた。 船長Bは、ふだんから操業中は操舵室外でリモコンを使用し、航行中は操舵室内で舵輪を使用して主に手動操舵で操船を行っていた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	A あり、B あり A なし、B あり A なし、B あり A船は、福島港南東方沖で漂流して操業中、船長Aが、A船に向かって接近するB船に気付いていたが、他のまぐろ漁船3隻と同じようにB船はA船の付近を通過して南進して行き、衝突することはないものと思い、操業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、福島港南東方沖を南南東進中、船長Bが、目視で前方に数隻のまぐろ漁船を認めたが、急いでいたので、船首が浮上して前方に死角が生じていたものの、船首を左右に振るなどする死角を補う操船を行っておらず、また、携帯電話の操作を行いながら航行し、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、福島港南東方沖において、A船が漂流して操業中、B船が南南東進中、船長Aが、操業に意識を集中し、見張りを行っておらず、また、船長Bが、急いでいたので、船首を左右に振るなどする死角を補う操船を行っておらず、携帯電話の操作を行いながら航行し、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。 ・船首が浮上して前方に死角が生じる場合は、減速して死角を解消するか、又は船首を左右に振るなどする死角を補う操船を適切に行うこと。 ・視界が良好であっても、目視だけに頼らず、レーダーを活用して見張りを適切に行うこと。

	<ul style="list-style-type: none">・ 航行中は、携帯電話を操作するなどの見張りを妨げる行為を行わないこと。・ 漂泊中においても周囲の見張りを適切に行うこと。
--	--