

船舶事故調査報告書

平成26年1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25年7月11日（木） 09時20分ごろ
発生場所	北海道函館市住吉漁港南方沖 函館市所在の渡島 ^{おしま} 住吉港東防波堤灯台から真方位185° 4.1海里（M）付近 （概位 北緯41° 41.1′ 東経140° 42.9′）
事故調査の経過	平成25年7月11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 第五十八開運丸 ^{かいうん} 、6.6トン AM2-7072（漁船登録番号）、個人所有 12.64m（Lr）×3.28m×1.49m、FRP ディーゼル機関、435kW（動力漁船登録票による）、平成7年1月6日 B プレジャーモーターボート たか丸、0.3トン 250-51756北海道、個人所有 3.47m（Lr）×1.80m×0.62m、ゴム ガソリン機関、7.30kW、平成17年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 29歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年9月8日 免許証交付日 平成23年1月20日 （平成28年9月7日まで有効） B 船長B 男性 73歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成22年2月26日 免許証交付日 平成22年2月26日 （平成27年2月25日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 右舷船首外板に擦過傷 B 左舷及び右舷外板にA船の塗料付着、擦過傷等

事故の経過

A船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成25年7月11日09時15分ごろ、住吉漁港南方沖4M付近において、夜間のため延縄漁の操業を終えた。

船長Aは、甲板上から目視で周囲を確認し、A船の付近にプレジャーボート1隻（以下「C船」という。）が見え、付近にはC船以外の他船を認めなかったため、C船に気を付けて帰ろうと思い、操舵室に入って単独で立って操船を行い、船首が青森県大間町大間港へ向くように右回頭し、対地速力約6～7ノット（kn）で南東進を開始した。

船長Aは、3Mレンジとしたレーダーにより、C船以外のプレジャーボート数隻を探知したが、0.75Mレンジとしたもう1台のレーダー画面ではC船以外の船舶の映像を認めなかったため、A船の近くにはC船以外の他船はいないものと思い、手動操舵で操船中、C船が、A船の前方を左から右に横切り、急に加速したので、不審に思い、C船の行方を目視で追ったところ、B船を認めた。

船長Aは、A船がB船のシーアンカー等の索を引っ掛けてしまい、C船がB船の救助に向かったものと思い、反転してB船に向かったところ、A船がB船と衝突し、B船の船長B及び同乗者Bが怪我を負った旨を船長Bから伝えられた。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bを乗せ、住吉漁港南方沖4.1M付近の釣り場において、北北西流の潮流に流されては機関を始動して釣り場に戻ることを何度か繰り返しながら、船首を北方に向けて漂泊して魚釣りを続けていた。

船長Bは、右舷船尾の腰掛板に腰を掛け、右舷船尾方を向いて魚を釣っていた際、他船の航走音が少し聞こえていたが、B船に向かって接近することはないものと思い、魚釣りを続けた。

船長Bは、船首に腰を掛け、船尾方を向いて船長Bの釣りの様子を見ていた同乗者Bから、A船が近づいて来ている旨を知らされたので、左舷側を振り向いたところ、左舷正横約30mに接近するA船を認めた。

船長Bは、慌てて機関を始動させようとして二度試みたものの、始動できず、立ち上がってA船に向けて手を振って大声で叫んだが、09時20分ごろ、住吉漁港南方沖において、A船右舷船首とB船左舷船首が衝突した。

同乗者Bは、海に投げ出され、船長Bに救助された。

付近を哨戒中の海上保安部の巡視艇は、B船の様子がおかしいことから、B船に向かったところ、本事故の発生を認知した。

A船は函館市函館港へ入港し、B船は自力で住吉漁港へ戻り、船長B及び同乗者Bは、海上保安官に付き添われて自家用車で病院へ向かい、船長Bが、左前腕及び右側胸部打撲、同乗者Bが、右肩、右肘、右側胸部、右膝及び左下腿打撲と診断された。

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 北北西流約1kn、水温 約19℃
その他の事項	<p>船長Aは、A船がB船と衝突したことに全く気付かなかった。</p> <p>B船は、左舷船尾に長さ約2mのオレンジ色の旗を立てており、また、レーダーリフレクターを掲げていたが、いずれも衝突の衝撃で落水した。</p> <p>船長Bは、年に4回程度、B船を操船して主に住吉漁港東方沖で釣りを行っており、本事故発生場所付近の同漁港南方沖で釣りを行うことはほとんどなかった。</p> <p>同乗者Bは、B船には、本事故当日で二度目の乗船であった。</p> <p>B船の航行区域は、限定沿海区域であり、当該船舶が安全に発着できる任意の地点から5M以内の水域のうち海岸から3M以内の水域及び船舶安全法施行規則第1条第6項の水域に限ると定められていたが、本事故当時、B船は同区域から逸脱していた。</p>
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	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、住吉漁港南方沖で操業を終え、大間港へ向けて南東進中、船長Aが、0.75Mレンジのレーダー画面でC船以外の船舶の映像を認めなかったため、付近には他船はいないものと思いき、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、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、住吉漁港南方沖で漂流して釣り中、船長Bが、他船の航走音が聞こえていたが、B船に向かって接近することはないものと思いき、魚釣りを続け、見張りを適切に行っていなかったことから、同乗者BからA船が接近していることを知らされ、左舷正横約30mに接近したA船を認め、避航しようとして機関の始動を試みたものの、始動できず、A船に向けて手を振って発声したが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、航行区域を逸脱していたが、船長Bは、航行区域を超えてB船を航行させてはならない。</p>
原因	<p>本事故は、住吉漁港南方沖において、A船が南東進中、B船が漂流して釣り中、船長Aが、付近に他船はいないものと思いき、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、魚釣りを続け、見張りを適切に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。</p>
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>

- ・航行中は、他船を見落とすことがないように、レーダー及び目視による見張りを適切に行うこと。
- ・漂流中は、常時見張りを適切に行い、接近する船舶に対しては、汽笛や有効な音響信号による信号を吹鳴し、接近する状況の監視を続け、更に接近する場合は速やかに避航すること。

付図1 事故発生経過概略図

