

船舶事故調査報告書

平成26年9月11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12月18日 08時00分ごろ
発生場所	津軽海峡西口付近 北海道松前町所在の白神岬灯台から真方位134° 5.7海里付近 (概位 北緯41° 20.0′ 東経140° 17.3′)
事故調査の経過	平成26年1月6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 第五武司丸、4.58トン HK3-77176（漁船登録番号）、個人所有 9.98m (Lr) × 2.70m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、254.00kW、昭和52年12月5日 第200-8778号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第八十一東弘丸、1.2トン AM3-34778（漁船登録番号）、個人所有 8.40m (Lr) × 1.93m × 0.50m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、平成2年2月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58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4年4月10日 免許証交付日 平成25年1月11日 (平成30年8月13日まで有効) B 船長B 男性 83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4月3日 免許証交付日 平成21年12月28日 (平成27年3月17日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷後部外板に破損、釣り竿に折損 B 船首部外板に破口、機関に濡損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、津軽海峡西口付近で漁場を移動するため、船長Aが、操舵室の左舷側の窓から顔を外に出した体勢に

	<p>より、遠隔操舵装置のリモコンを操作し、約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵によって南西進した。</p> <p>船長Aは、鳥山を認めて反転し、太陽を右舷前方に見る状態となり、釣針投入のタイミングを見計らいながら北東進中、左舷側を並行する僚船1隻にまぐろの掛かった動きがあれば、釣針を入れようと思い、同船の様子に注意を向けていたところ、右舷船首方至近にB船を認め、咄嗟に機関の回転数を上げて右舵を取ったが、平成25年12月18日08時00分ごろ、津軽海峡西口付近において、A船の右舷後部とB船の船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、津軽海峡西口付近において、めばる一本釣り漁の操業を行っていた。</p> <p>B船は、潮のぼりのため、船長Bが、風防窓で囲われた操縦台後方の右舷側に立ち、左手で舵柄を操作し、魚群探知機で水深約130～140mの瀬を探りながら、約7～8knの速力で西北西進中、付近が、めばる釣り漁船の漁場であり、まぐろ釣り漁船の漁場はもっと陸寄りなので、左舷船首方から接近するまぐろ釣り漁船はいないものと思い、船首方を先行する僚船1隻及び右舷方のめばる釣り漁船の様子に注意を向けていたところ、左舷船首方至近にA船を認め、直ちに機関を停止したが、A船と衝突した。</p> <p>A船は自力航行して北海道福島町吉岡漁港に帰り、B船は船首部からのパイプを通じて機関室に浸水したことから、船長Bが青森県外ヶ浜町龍飛埼南方の入り江にB船を着け、排水するとともに、破口をブルーシートで覆うなどの応急修理を行った後、12時00分ごろ青森県中泊町小泊漁港小泊地区に帰った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、海流 東流約0.5～0.9kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船長Aが、漁場が混んでいたため、ほかのまぐろ釣り漁船との競合を避けようと思い、西寄りに移動し、めばる釣り漁船の漁場の近くで操業していた。</p> <p>A船は、レーダーが故障していた。</p> <p>船長Aは、衝突直前までB船を見ていなかった。</p> <p>B船は、レーダー及びGPSプロッターがなかった。</p> <p>B船は、船長Bの操船位置から前方を見た場合、窓枠により死角（視界が制限される状態）があった。</p> <p>船長Bは、衝突直前までA船を見ていなかった。</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>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、津軽海峡西口付近を北東進中、船長Aが、鳥山を追いなが</p>

	<p>ら、左舷側を並行する僚船1隻の様子に注意を向けていたことから、右舷船首方至近になってB船を認め、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、津軽海峡西口付近を西北西進中、船長Bが、左舷船首方から接近するまぐろ釣り漁船はいないものと思い込み、船首方の僚船及び右舷方のめばる釣り漁船の様子に注意を向けていたことから、左舷船首方至近になってA船を認め、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷側窓枠の死角によって衝突直前までA船が見えなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、津軽海峡西口付近において、A船が北東進中、B船が西北西進中、船長Aが、鳥山を追いながら、左舷側を並行する僚船1隻の様子に注意を向けており、また、船長Bが船首方及び右舷方のめばる釣り漁船の様子に注意を向けていたため、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> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多数の漁船と漁場が競合する状況で操業する場合は、体を左右に動かし、また、適宜、操船位置を変えて死角を補うなどにより、常に周囲の見張りを適切に行い、いつでも停止できるような速力で航行すること。