

船舶事故調査報告書

平成26年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年6月21日 03時43分ごろ
発生場所	北海道むかわ町 ^{むかわ} 鷗川漁港南西方沖 北海道 ^{あつま} 厚真町所在の苫小牧港東港地区東防波堤灯台から真方位113°7海里（M）付近 （概位 北緯42°32.1′ 東経141°55.0′）
事故調査の経過	平成25年6月21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18 ^{こうせい} 興勢丸、4.96トン HK3-82037（漁船登録番号）、個人所有 10.50m（Lr）×2.68m×0.75m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数70、昭和54年6月20日 B 漁船 ^{ほうき} 宝亀丸、0.9トン HK3-94796（漁船登録番号）、個人所有 6.73m（Lr）×1.53m×0.53m、FRP ガソリン機関、22.1kW、平成14年6月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A 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 昭和50年4月25日 免許証交付日 平成20年9月3日 （平成26年7月5日まで有効） B 船長B 男性 74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3月12日 免許証交付日 平成22年10月5日 （平成28年5月1日まで有効） 甲板員B 女性 70歳
死傷者等	A なし B 死亡 1人（甲板員B）、軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船底に擦過傷 B 両舷中央外板に破口、亀裂、擦過傷等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成25年6月21日03時10分ごろ、鷓川漁港南西方沖7M付近でかれい刺網漁の操業を終え、航海灯及び作業灯を点灯し、対地速力約11.5ノットで北東進した。</p> <p>船長Aは、操舵室内後部の棚に腰を掛けてリモコンを使用して自動操舵で操船に当たり、03時21分ごろ、家族に入港予定時刻を知らせるために携帯電話でメール送信を行い、作業灯を消灯し、針路を真方位約040°として鷓川漁港に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、3Mレンジのレーダー画面で浮き球と思われる映像を認め、1.5Mレンジとしたが、レーダー画面及び目視で前方に他船及び浮き球を認めず、また、最近、鷓川漁港の港口付近で操業している漁船をあまり見掛けていなかったため、前方に他船はいないものと思い、航行を続けていたところ、03時43分ごろ、鷓川漁港の南西方沖1.2M付近において、A船の船首とB船の左舷前部が衝突し、A船がB船を乗り切った。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、03時20分ごろ、鷓川漁港を出港し、03時35分ごろ、同漁港南西方沖1.2M付近のかれい刺網設置場所に至り、船外機を停止して船首を陸岸に沿って北西方に向けて漂泊し、揚網作業を開始した。</p> <p>船長Bは、左舷船尾に立って揚網作業を行っていたところ、B船の左舷方3M付近をB船及び鷓川漁港へ向けて航行するA船を認めたが、A船が、鷓川漁港へ帰航中であり、B船をレーダー等により確認しているから、接近すれば、減速して避航するものと思い、揚網作業を続けた。</p> <p>船長Bは、気配を感じて振り向いたところ、至近に接近するA船を認め、大声で叫んだが、B船とA船が衝突した。</p> <p>B船は、右舷側に転覆して船長B及び甲板員Bが海に投げ出された。</p> <p>船長Aは、プロペラに何かを巻き込んだような衝撃を感じ、すぐに主機を停止し、後方でB船が転覆していることを認め、主機を後進にかけてB船に近寄った。</p> <p>船長Bは、海に投げ出されていたが、付近にいたC船からA船に移乗した乗組員に、A船に引き揚げられて救助され、救急車で病院に搬送されて肺炎と診断され、約1週間入院した。</p> <p>甲板員Bは、行方不明となり、僚船及び海上保安庁の巡視船等による捜索が行われたが、発見されず、後日、死亡届によって除籍された。</p> <p>A船は、C船の乗組員が操船に当たり、B船は、小型漁船にえい航され、それぞれ鷓川漁港へ戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視界 良好</p>

	<p>海象：海上 平穏、水温 約15℃</p> <p>日出時刻：03時54分</p>
その他の事項	<p>A船は、周囲が明るくなっていたが、航海灯を点灯していた。</p> <p>船長Aは、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>B船は、灯火及び音響信号設備、旗等の形象物を有していなかった。</p> <p>船長Bは、ふだん救命胴衣を着用していたものの、本事故当日は、着用しておらず、甲板員Bは、着用していた。</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、鷓川漁港南西方沖を同漁港へ向けて北東進中、船長Aが、レーダー画面及び目視で前方に他船を認めず、また、鷓川漁港の港口付近に操業中の漁船を認めなかったため、前方に他船はいないものと思い、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、鷓川漁港南西方沖で漂泊して揚網中、船長Bが、B船に向かって接近するA船を認めたものの、A船が同漁港へ向けて帰航中であり、B船に接近すれば、減速してB船を避航するものと思い、操業を続け、周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、気配を感じて振り返った際、B船の至近に接近したA船を認め、A船に向けて発声したが、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、灯火設備を有していなかったため、船長Bは、日出時刻前に出港してはならなかった。</p>
原因	<p>本事故は、日出前の薄明時、鷓川漁港南西方沖において、A船が北東進中、B船が漂泊して揚網中、船長Aが、前方に他船はいないものと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船が接近すれば、減速してB船を避航するものと思い、操業を続け、周囲の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> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・漂泊中は、常時周囲の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。 ・漂泊して操業を行う際は、旗等の目印を掲げることが望ましい。