

# 船舶事故調査報告書

平成26年2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

事故種類	衝突
発生日時	平成25年6月9日（日） 05時00分ごろ
発生場所	北海道小平町 <sup>おにしか</sup> 鬼鹿漁港南方沖 小平町所在の鬼鹿港西防波堤灯台から真方位183°5,400m 付近 (概位 北緯44°06.6′ 東経141°39.0′)
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 <sup>こうしん</sup> 幸進丸、4.5トン HK3-104653（漁船登録番号）、個人所有 11.45m (Lr) × 3.18m × 1.08m、FRP ディーゼル機関、281kW（漁船原簿による）、平成18年8 月18日 B プレジャーモーターボート <sup>はるやす</sup> 美賢、5トン未満 200-31071北海道、個人所有 5.38m (Lr) × 1.95m × 0.87m、FRP ガソリン機関（船外機）、44.13kW、平成10年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 36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7年7月14日 免許証交付日 平成21年11月9日 (平成27年7月13日まで有効) B 船長B 男性 47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16年9月16日 免許証交付日 平成21年3月11日 (平成26年9月15日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 右舷船首外板に亀裂
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、鬼鹿漁港の南方約7海里（M）

	<p>の漁場へ向け、針路を南に定め、自動操舵で約15ノットの対地速度によって航行し、船首が浮上して船首方に死角（視界が制限される状態）が生じていた。</p> <p>船長Aは、操舵室のほぼ中央で操船に当たり、目視及び1.5Mレンジとしたレーダーで見張りを行いながら、航行を続けていたところ、レーダー画面で本船の周囲に多数の映像を認めたが、ボンデンが多数設置されている海域であることを知っていたため、映像はボンデンのものだと思い、船首を左右に振るなどして船首方の死角を補うことを行わずに航行を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、鬼鹿漁港の南方沖の釣り場で船首を西（沖）に向け、船外機を停止し、漂泊して釣りを始めた。</p> <p>船長Bは左舷船尾で、同乗者2人は右舷船首及び右舷船尾でそれぞれ釣りをを行い、船長Bは、本事故発生の約5～10分前に南進するA船を視認していたが、本船の西方（沖側）を通過する針路であったこと、及び視界が良好であったことから、B船に接近して来ることはないと思い、釣りを続けた。</p> <p>船長Bは、衝突直前、右舷船首で釣りをしていた同乗者が船尾に逃げてきたことにより、至近に接近するA船に気付いたものの、何をする間もなく、平成25年6月9日05時00分ごろ、鬼鹿漁港南方沖において、A船の左舷船首部とB船の右舷船首部が擦過するように衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて衝突したことに気付き、両船は互いの状況を確認し、いずれも自力で鬼鹿漁港に入港した。</p> <p>船長Bは、携帯電話で海上保安庁へ事故の発生を通報した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好  海象：波向 北東、波高 約1.5m、潮流 弱い西流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首が約2～4°浮上し、船首方には、正船首から左右両舷方向へいずれも約10°、計約20°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、B船が、船首方の死角に入り、また、波間に隠れたため、B船を視認できなかったと思った。</p> <p>B船には、音響信号設備はなかった。</p> <p>船長B及び同乗者は、救命胴衣を着用していた。</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 あり、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、鬼鹿漁港南方沖を南進中、船長Aが、レーダー画面で周囲に多数の映像を認めたものの、映像はボンデンのものだと思い、船首方の死角を補い、また、波の状況を考慮した見張りを適切に行ってい</p>

	<p>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>船長Aは、B船が船首方の死角に入ったこと、及びB船が波間に隠れる状況であったことから、B船を視認できなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、鬼鹿漁港南方沖において、漂泊して釣り中、船長Bは、南進するA船を視認していたが、B船の西方を通る針路だったこと、及び視界が良好だったことから、接近して来ることはないと思って釣りを続けていたため、A船の接近に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、鬼鹿漁港南方沖において、A船が南進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが船首方の死角を補うなどの見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが釣りを続けていたため、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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 船首が浮上して船首方に死角が生じた際は、船首を左右に振るなどし、死角を補う見張りを行うこと。また、小型船は、波により、見え隠れする可能性があることに留意して慎重に見張りを行うこと。</li> <li>・ 漂泊中であっても、周囲の見張りを継続して行うこと。</li> </ul>