

船舶事故調査報告書

平成26年5月29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10月9日 10時50分ごろ
発生場所	北海道三石町三石港南南西方沖 三石港外南防波堤灯台から真方位213°5.7海里（M）付近 （概位 北緯42°09.9′ 東経142°28.8′）
事故調査の経過	平成25年5月14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 第八長生丸、19トン AM2-5429（漁船登録番号）、個人所有 18.95m（Lr）×4.01m×1.40m、FRP ディーゼル機関、558.98kW、昭和62年7月22日 第212-7733号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第十八久丸、7.3トン YM2-1066（漁船登録番号）、個人所有 12.09m（Lr）×3.23m×1.21m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和58年5月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68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10日 免許証交付日 平成23年12月27日 （平成29年4月9日まで有効） B 船長B 男性 62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55年4月18日 免許証交付日 平成23年2月1日 （平成28年5月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に擦過傷 B 船尾部及び船底部の外板に亀裂、破口等
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、三石港南南西方沖約7Mの漁場でいか一本釣り漁を行っていたが、いか釣り漁船が集まっている約

	<p>4 M北西方の漁場に移動することとし、約12ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) として針路320° (真方位、以下同じ。) で自動操舵によって航行した。</p> <p>船長Aは、操舵室内で立って操船を行い、レーダー2台をそれぞれ5 Mレンジ及び0.5 Mレンジで使用し、周囲に漁船が多いので、アラームが鳴る衝突予防装置を使用せず、A船の船首が浮上して船首方に死角 (視界が制限される状態) が生じた状態で北西進した。</p> <p>船長Aは、操業中、近くで操業していたB船を見ており、発進する直前、先に移動を開始して前方を航行するB船の船体後部を視認し、レーダー映像でもB船を認めていた。</p> <p>船長Aは、先行するB船が約0.5 Mに離れた後、B船から目を離してソナーを見ている間にB船を視認できなくなり、ソナーに気を取られてレーダー画面を見なかったため、B船が周囲にいなくなったものと思って北西進中、平成24年10月9日10時50分ごろ、三石港外南防波堤灯台から213° 5.7 M付近において、A船の船首部とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、三石港南南西方沖の漁場に到着していか一本釣り漁の操業を開始した。</p> <p>船長Bは、漁場を移動するため、操舵室で立ってリモコンで操船を行い、約10knの速力で北西進した後、船首を北西方に向けて機関を中立として漂泊し、いか釣り機を作動させて操業を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室において、操業模様の監視を行いながら、前方及び横方向の見張りを行っていたところ、前方で箱詰め作業を行っていた甲板員が、A船が後方の至近に接近していると走って報告に来たので、A船に気付き、すぐに機関を前進にかけたが、前進する前にA船と衝突した。</p> <p>両船は、自力で北海道浦河町浦河港へ入港した。</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</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、速力が約11kn以上になれば、船首が浮上し、船首方に片舷それぞれ約7°の死角を生じていた。</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 なし、B なし</p> <p>A船は、三石港南南西方沖を北西進中、船長Aが、A船の船首が浮上して船首方に死角が生じていたが、前方を航行していたB船から目を離してソナーを見ている間にB船が視認できなくなり、また、ソナーに気を取られてレーダー画面を見なかったため、B船がA船の周囲にいなくなったものと思い、船首死角が生じた状態で航行していたこ</p>

	<p>とから、前路の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A船の船首死角に入っていたため、B船を視認できなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、三石港南南西方沖でいか一本釣り漁を行って漂流中、船長Bが、操舵室で操業模様の監視を行いながら、B船の前方及び横方向を見ていたことから、甲板員から連絡があるまで、後方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、三石港南南西方沖において、A船が北西進中、B船が漂流していか一本釣り漁を操業中、船長Aが船首死角の生じた状態で航行し、また、船長Bが、操業模様の監視を行いながら、B船の前方及び横方向を見ていたため、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"> ・航行中、船首死角が生じる場合は、船首死角を補う措置を講じ、他船を見落とさないこと。 ・レーダーを活用して見張りを適切に行うこと。 ・漂流して操業中においても、周囲の見張りを適切に行うこと。