

## 船舶事故調査報告書

平成27年4月23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26年8月27日 07時00分ごろ
発生場所	北海道函館市志海 <sup>しのり</sup> 港南方沖 志海港西防波堤灯台から真方位183.5° 700m付近 （概位 北緯41° 45.39′ 東経140° 49.27′）
事故調査の経過	平成26年8月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 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 第二十八 <sup>ほうえい</sup> 豊栄丸、2.6トン HK3-122626（漁船登録番号）、個人所有 8.50m (Lr) × 2.58m × 0.71m、FRP ディーゼル機関、134kW（動力漁船登録票による）、昭和61年6月20日 B 漁船 相棒 <sup>あいぼう</sup> 丸、0.7トン HK3-117057（漁船登録番号）、個人所有 6.03m (Lr) × 1.69m × 0.65m、FRP ガソリン機関、30kW（動力漁船登録票による）、昭和58年6月25日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 70歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成15年9月4日 免許証交付日 平成25年6月3日 （平成30年9月3日まで有効） B 船長B 男性 51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6年3月11日 免許証交付日 平成22年6月29日 （平成27年6月28日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 左舷側防舷材に擦過傷等

## 事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、志海苔漁港（以下「本件漁港」という。）南方沖2.5海里付近でたこ籠漁の操業を終え、本件漁港へ向けて約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進した。

船長Aは、操舵室外の左舷後方に立ってリモコンを使用して手動操舵で操船に当たり、目視で見張りを行っていたところ、魚群探知機により付近海域の水深が約20mとなったことを認め、ふだんからこの海域には多数のこんぶ漁船が漂泊して操業を行っているため、航走波を起こさないようにしようと思い、速力を約4～5knに減速した。

船長Aは、減速した際、周囲を見渡し、A船の右舷及び左舷前方には数十隻のこんぶ漁船が操業を行っていることを認めたが、船首方向には認めなかったため、同方向に他船はいないものと思い、その後、A船の左舷前方で操業を行っていた知人のこんぶ漁船へ顔を向けて操業模様を見ながら航行を続けていた。

船長Aは、平成26年8月27日07時00分ごろ、人の叫び声が聞こえると同時に、A船の船首甲板に船長Bが転がり込んで来たため、A船とB船が衝突したことに気付いた。

船長Aは、機関を中立として船首甲板上でうずくまっている船長Bに駆け寄って怪我の状況を尋ね、携帯電話で自宅に連絡して救急車の要請を依頼し、船長Bを乗せて本件漁港へ戻った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、本件漁港の東方沖2,000m付近の志海苔（ぜにがめ 銭亀地区）漁港を出航し、本件漁港南東方沖1,000m付近において、こんぶを漁獲するための漁具（以下「本件漁具」という。）を投入し、本件漁具をえい航しながら西進した。

船長Bは、本件漁港南方沖700mの隣接する漁業協同組合との境界線付近において、機関を中立として船首を陸岸に沿って風下の西方へ向けて漂泊し、本件漁具を引き揚げてこんぶを揚収し、左舷中央に中腰姿勢で立ってこんぶを袋網に収納する作業を開始した。

船長Bは、付近で操業を行っていた多数の僚船が、作業を終えて東進して行くのを認め、B船の西方には隣接する漁業協同組合所属船が数隻いるだけで、付近で操業する他のこんぶ漁船が少なくなったため、接近する他船はいないものと思い、自分も早く作業を終えて元の位置まで戻るつもりで下を向いて作業を続けた。

B船は、南東風により西方に流され、船長Bが、何度か波を受けて船首が徐々に南西方を向いたことを感じてふと顔を上げたところ、目前に迫っているA船を認めたが、何もすることができず、A船と衝突した。

船長Bは、衝突の衝撃で身体を投げ出され、A船の船首甲板に転がり込んだ際、左脚を打ちつけており、救急車で病院へ搬送され、左大腿部打撲と診断された。

	<p>B船は、僚船にえい航されて本件漁港へ入港した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東～南東、風力 4～5、視界 良好 海象：波高 約0.5～1m、潮流 西流</p>
その他の事項	<p>船長Aは、ふだんから視界制限状態時以外はレーダーを使用していなかった。 B船は、旗等の形象物、灯火及び音響信号設備を有していなかった。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、本件漁港南方沖を本件漁港へ向けて北北東進中、船長Aが、左舷前方のこんぶ漁船へ顔を向け、船首方向の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>船長Aは、船首方向に他船を認めなかったため、同方向に他船はいないものと思い、左舷前方のこんぶ漁船へ顔を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、本件漁港南方沖で風に圧流されながら漂流して操業中、船長Bが、下を向いて作業に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、A船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、付近で操業する他のこんぶ漁船が少なくなったので、接近する他船はいないものと思い、下を向いて作業に意識を集中していたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本件漁港南方沖において、A船が北北東進中、B船が風に圧流されながら漂流して操業中、船長Aが、左舷前方のこんぶ漁船へ顔を向け、船首方向の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、下を向いて操業に意識を集中し、見張りを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>
<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>・航行中は、他船を見落とすことがないように、レーダーを活用するとともに、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・漂流中は、常時周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・漂流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。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

