

# 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10月3日 17時00分ごろ
発生場所	北海道利尻町利尻島南南西方の沖武蔵堆付近 仙法志埼灯台から真方位256.5° 56.7海里（M）付近 （概位 北緯44° 52.30′ 東経139° 56.60′）
事故調査の経過	平成26年10月16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 第七十二榮寶丸、160トン HK1-905（漁船登録番号）、株式会社泉漁業部 33.00m（Lr）×7.40m×4.61m、鋼 ディーゼル機関、956kW、昭和58年10月11日 B 漁船 第七十八漁進丸、19トン TT2-1793（漁船登録番号）、有限会社漁進水産 19.49m（Lr）×4.29m×1.85m、軽合金 ディーゼル機関、759kW、平成10年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 31歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成25年11月26日 免状交付年月日 平成25年11月26日 免状有効期間満了日 平成30年11月25日 漁労長A 男性 66歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年8月22日 免状交付年月日 平成23年8月25日 免状有効期間満了日 平成29年8月21日 B 船長B 男性 54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59年5月11日 免許証交付日 平成22年2月9日 （平成27年2月8日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船首外板に擦過傷、右舷側漁具の破損等  B 右舷中央外板、右舷船尾外板及び右舷船尾キールに凹損、右舷側漁具に破損、アンテナケーブルに断裂等</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び漁労長Aほか13人が乗り組み、沖武蔵堆付近で沖合底びき網漁の操業を5回行い、6回目の操業を開始した。</p> <p>A 船は、船尾から網を引きながら北進中、船長A及び漁労長Aが、左舷方から接近するB船を認め、B船がA船の船尾方を通過して東進したことを確認した後、機関を極微速力前進として船首を北方へ向け、船長Aが操舵室でGPSプロッターの操作をしながら操業日誌の記載に、漁労長Aが操舵室で操船に、他の乗組員全員が第二甲板で漁獲物の選別作業にそれぞれ当たり、揚網作業を開始した。</p> <p>船長Aは、目視で付近に漂泊中のB船を認めたが、漁労長Aも気付いているものと思い、その旨を漁労長Aに伝えなかった。</p> <p>漁労長Aは、B船が東進して何処かへ行ってしまったので付近に他船はいないものと思い、揚網作業を続けていたところ、すけとうだらが大量に獲れた手ごたえを感じたので、操業を切り上げて帰港することとし、平成26年10月3日16時55分ごろ、機関を前進として左舵を取って反転した。</p> <p>A 船は、漁労長Aが十分な量のすけとうだらが漁獲できたかどうか、船尾甲板上に揚げ終えた網の中身を船長Aに確認するよう依頼し、船長Aが操舵室を出て船尾甲板上へ向かった。</p> <p>A 船は、漁労長Aが、もう一度操業を行えば更に大量の漁獲が見込めるものと思い、予定を変更して7回目の操業を行うこととし、徐々に増速して約11.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南南西進して魚群探索を開始した。</p> <p>漁労長Aは、操舵室後部に設置している魚群探知機を見て魚群探索をしながら操船を行い、ふと右舷前方を振り返ったところ、B船が見えたと同時に軽い衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、船尾甲板上で網の確認をしていたところ、A船の右舷船首とB船の右舷船尾が衝突したことに気付き、操舵室に戻ってGPSプロッターで現在位置と17時00分ごろであることを確認した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、沖武蔵堆付近でいか一本釣り漁の魚群探索のため東進中、船長Bが前方を北進するA船を認め、A船は船尾から網をえい航して操業を行っているので、十分な距離をとってA船の船尾方を通過した。</p> <p>B船は、しばらく東進したが魚影が見当たらないので反転して速力約7knで西進し、16時50分ごろ、A船を通過した場所付近に戻ってシーアンカーを船首から投下し、機関を中立として船首を北北西方に向けて漂泊した。</p> <p>船長Bは、操舵室内右舷側に立って操業の準備をしていたところ、</p>

	<p>B船の北北東方0.57M付近で船首を北方に向けて漂泊中のA船を認め、A船が揚網作業中であるのでB船に接近して来ることはないものと思い、操業の準備を続けた。</p> <p>船長Bは、A船が左回頭して反転し、南南西進してB船に向けて接近していることに気付いたが、先刻、B船がA船の船尾方を通過したことに対して、何かの苦情を言いに来るものと思った。</p> <p>B船は、船長Bが、A船が更に接近するのでB船に気付いていないものと思い、拡声器で叫んで作業灯を点灯させてモーターホーンを何度も吹鳴したが、なおもB船の操舵室付近に向けて接近するので、衝突の危険を感じて機関を前進としたが、その右舷船尾とA船の右舷船首が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが漁労長Aと拡声器で対話をした後、海上保安部に通報し、A船に伴走されて自力で北海道稚内市稚内港へ入港した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北～北東、風力 4～5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5～2.0m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>漁労長Aは、本事故後、無線でB船を呼び出したが応答がなかったので、A船の漁具によりB船のアンテナ等に損傷を与えたものと思った。</p> <p>B船の乗組員4人は、本事故時、屋根のある囲いに覆われた船首甲板で、漁獲物を魚倉へ搬入する作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故の4日前に二等航海士から船長へ昇格していた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、沖武蔵堆付近で漂泊して揚網中、漁労長Aが、操舵室後部の魚群探知機を見て魚群探索に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船に気付かず、B船に向けて航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>漁労長Aは、A船の船尾方を通過したB船が東進して何処かへ行ってしまったので、付近に他船はいないものと思い、操舵室後部の魚群探知機を見て魚群探索に意識を集中していたものと考えられる。</p> <p>B船は、沖武蔵堆付近で漂泊中、船長Bが、A船がB船に向首する態勢となったことを認めた際、A船に向けて警告信号を吹鳴し、避航を促したものの、更にA船が接近することから、機関を前進として避航しようとしたが、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、沖武蔵堆付近において、A船が南南西進中、B船が漂泊中、漁労長Aが、操舵室後部の魚群探知機を見て魚群探索に意識を集中し、見張りを行っていなかったため、前路で漂泊中のB船に気付か</p>

	ず、B船に向けて航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	<p>A船は、本事故後、操舵室の見張り要員を増員して操業及び航行を行うこととした。</p> <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>・ 操業及び航行中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 操舵室内の情報共有を積極的に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

