

## 船舶事故調査報告書

平成27年5月14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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	平成26年5月8日 03時30分ごろ
<b>発生場所</b>	北海道サロマ湖 浜佐呂間港北防波堤灯台から真方位320° 4.6km付近 （概位 北緯44° 07.53′ 東経143° 53.44′）
<b>事故調査の経過</b>	平成26年5月12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。
<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	<p>A 漁船 第三十一<sup>とうぼう</sup>東宝丸、3.8トン              HK3-101685（漁船登録番号）、個人所有              9.92m (Lr) × 2.57m × 1.14m、FRP              ディーゼル機関、漁船法馬力数70、平成元年6月28日</p> <p>B 漁船 第十八<sup>せんぼう</sup>善宝丸、2.4トン              HK3-101829（漁船登録番号）、個人所有              9.60m (Lr) × 2.45m × 0.52m、FRP              ディーゼル機関、254kW（動力漁船登録票による）、平成3年4月12日</p>
<b>乗組員等に関する情報</b>	<p>A 船長A 男性 58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53年5月19日              免許証交付日 平成24年2月29日              （平成29年6月11日まで有効）</p> <p>甲板員A 男性 32歳              二級小型船舶操縦士              免許登録日 平成25年5月24日              免許証交付日 平成25年5月24日              （平成30年5月23日まで有効）</p> <p>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62年6月5日              免許証交付日 平成24年2月29日              （平成29年6月4日まで有効）</p>

死傷者等	A 軽傷 1人（甲板員A） B なし
損傷	A 全損 B 船首外板に擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか2人が乗り組み、佐呂間町幌岩沖のサロマ湖内のほたて貝養殖施設（以下「本件養殖施設」という。）において、網状のほたて貝の育成器を桁施設（以下「本件桁施設」という。）から揚収した後、帰港のため、平成26年5月8日03時20分ごろ、北海道北見市栄浦漁港に向けて航行を開始した。</p> <p>本件養殖施設には、‘漁業者が「幌岩通路」と呼称する栄浦漁港に向いて東北東方に伸びる長さ約7km、幅約50～100mの水路’（以下「本件水路」という。）が設けられていて、本件水路の側端を示す標識の旗が設置されていた。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室で立って手動操舵により操船に当たり、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、探照灯を左右に振りながら、本件水路を東北東進した。</p> <p>A船は、船長Aが、本件養殖施設内を南北に並んで設置されている育成器の本件桁施設間から本件水路に出て来る他船がいても、本件水路を航行しているA船を避けてくれるものと思い、本件水路の標識に注意を向けていたところ、03時30分ごろ、その右舷中央とB船の船首が衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが両船の乗組員の安否と損傷状況を確認した後、栄浦漁港に向けて航行を開始したところ、間もなく浸水して転覆し、浜佐呂間港北防波堤灯台から真方位322° 4.3km付近で沈没した。</p> <p>A船の乗組員は、近くにいて駆けつけた僚船に救助され、甲板員Aが、浜佐呂間漁港に入港後、自家用車で病院に搬送され、頭部切傷と診断された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、03時20分ごろ、浜佐呂間町浜佐呂間漁港を出港し、約20knの速力で手動操舵により、本件桁施設間を縫うようにして探照灯を照らしながら北北西進した。</p> <p>B船は、船長Bが、栄浦漁港を出港して来る他船が多い時間帯なので、右舷方に注意を向けていたところ、A船と衝突した。</p> <p>B船は、自力で浜佐呂間漁港に帰港した。</p> <p>A船は、後日、作業船によって引き揚げられ、同船にえい航されて栄浦漁港へ帰った。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：04時07分ごろ</p>
その他の事項	A船及びB船の乗組員は全員救命胴衣を着用していた。

<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A 船は、本件養殖施設において、本件水路を東北東進中、船長Aが、本件水路の標識に注意を向け、周囲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、本件水路に出て来る他船がいても、本件水路を航行しているA船を避けてくれるものと思い、本件水路の側端を示す標識に注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、本件養殖施設を北北西進中、船長Bが、右舷方に注意を向けて、周囲の見張りを適切に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、栄浦漁港を出港して来る他船が多い時間帯なので、右舷方に注意を向けていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本件養殖施設において、A船が東北東進中、B船が北北西進中、船長A及び船長Bが、共に周囲の見張りを適切に行っていなかったため、接近する相手船に気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>A船とB船は、漁業協同組合の中で所属する支所が異なっており、連絡に使用する無線の周波数が異なっていたが、本事故後、両支所は同じ周波数を使用することとした。</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>・養殖施設内においても、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生場所概略図

