



## 船舶事故調査報告書

平成28年4月28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27年7月27日 15時15分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港北東方沖 <small>さめかど</small> 鯨角灯台から真方位047° 14.5海里（M）付近 （概位 北緯40° 42.2′ 東経141° 48.5′）
事故の概要	漁船 <small>だいしん</small> 大進丸は、西進中、また、プレジャーボート <small>サルティ</small> SALTY-2nd は、漂泊中、両船が衝突した。 SALTY-2nd は、船長が負傷し、船体に亀裂を伴う破口等を生じ、また、大進丸は、船体に亀裂を伴う擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年7月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 大進丸、4.9トン AM3-34801（漁船登録番号）、個人所有 11.80m（Lr）×3.00m×0.77m、FRP ディーゼル機関、355.00kW、平成2年3月10日 第212-4137号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート SALTY-2nd、5トン未満 293-34297岩手、個人所有 8.55m（Lr）×2.50m×0.92m、FRP ディーゼル機関、129.00kW、平成11年9月
乗組員等に関する情報	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52年6月24日 免許証交付日 平成24年1月19日 （平成29年11月15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21年10月29日 免許証交付日 平成26年10月14日 （平成31年10月28日まで有効）

死傷者等	軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首外板に亀裂を伴う擦過傷 B 右舷中央外板に亀裂を伴う破口、操舵室側壁の圧壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波向 東、波高 約50cm
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、八戸港北東方沖において、いかに一本釣り漁を終え、青森県三沢市三沢漁港に向けて約10ノットの対地速力で、自動操舵により約260°～270°（真方位）の針路で航行した。</p> <p>船長Aは、漁場を出発後、操舵室中央の床に固定した椅子に腰を掛け、目視及び3Mレンジとしたレーダーにより見張りを行っていたところ、船首方に八戸港に向けて南西進する4隻の漁船群のレーダー映像を認めたので、操舵及び機関の遠隔操縦装置を使用して同漁船群を避けた。</p> <p>船長Aは、目視及びレーダー画面上で、船首方の同航する2、3隻の僚船以外の船舶を確認できなかったため、船首方には僚船以外に他船はいないものと思い、後部甲板の左舷側に移動して左舷方を向きながら、釣針及び釣り糸の手入れを行っていたところ、平成27年7月27日15時15分ごろ、八戸港北東方沖において、衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、ボンデン等の漂流物と接触したのではないかと思い、周囲を確認したところ、B船と衝突したことを知り、主機を後進にかけてB船から離れた後、左転して船首部をB船の船尾部に接舷した。</p> <p>船長Aは、船長BをA船に移乗させた後、本事故の発生を船舶電話で所属する漁業協同組合に、無線で僚船にそれぞれ連絡した。</p> <p>A船は、B船と共に三沢漁港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、八戸港北東方沖の釣り場に着き、機関を中立として船尾にスパンカーを掲げた状態で、船首を北東方から東方に向けて釣りを開始した。</p> <p>船長Bは、目視及び3Mレンジとしたレーダーで見張りを行い、北方から南方に流れる潮の影響で釣り糸が船底に潜り込まないように、主機及び舵を使用して船首方位を修正しながら後部甲板で釣りを行っていたところ、右舷船首方2M付近に航行中のA船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船が針路を変えずに右舷船首方1M付近に接近したものの、数隻の漁船群がB船の南方を通過したのを確認していたので、A船も同漁船群と同様にB船の南方を通過するか、又は釣果を確認するために近づいてくるのではないかと思い、船首方位を修正せずにA船の動静を観察していた。</p> <p>船長Bは、B船の船首方位が次第に北方を向いた状態となり、A船が同じ速力でB船の右舷方500～600m付近に接近したので危険を感じ、釣り糸を電動リールで巻き上げた後、B船を移動させようと</p>

	<p>した。</p> <p>船長Bは、A船が更に右舷方30m付近に接近したので、釣り糸の巻上げが終了していなかったものの、B船を移動させようと思ったが、前進してA船を避けるか又は後進して避けるか判断できなくなり、とっさにキャビンの左舷側に身をかがめたところ、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、船体の損傷状況を確認し、自力での航行が不可能であったので、A船に移乗して船長AにB船のえい航を依頼した後、所属するボートクラブの関係者に、携帯電話で本事故の発生を連絡し、海上保安庁への通報を依頼した。</p> <p>船長Bは、左肩及び腰部を打撲した。</p> <p>B船は、来援したA船の僚船により、A船の僚船に搭載していた排水ポンプでB船の浸水箇所から排水しながら、三沢漁港にえい航された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故発生場所付近で、釣りをしているプレジャーボートを見掛けたことがあまりなかった。</p> <p>A船は、いか釣り機が配置されている関係で船首方に死角が生じていたが、操舵室内を移動すれば死角を解消することができた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、レーダーに備えられていた接近警報（他船と接近した際の警報）を使用していたが、警報音の音量設定を低くしており、本事故発生前に同警報が作動したかもしれないが、操舵室外にいたので聞こえなかったと本事故後に思った。</p> <p>A船の甲板員は、本事故当時、風よけ及び日よけ用として前部甲板上を覆うように張られたオーニング内で、いかの選別及び箱詰め作業を行っていた。</p> <p>船長Aは、本来、甲板員だけが釣針及び釣り糸の手入れ作業を行うことにしていたが、本事故当時、周囲に他船がおらず海面の状況も良好であったので、同作業を手伝うこととした。</p> <p>B船には、音響信号器具として、モーターホーンが装備されていたが、船長Bは、本事故発生前、注意喚起信号を行わなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、膨張式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>(写真1、写真2参照)</p>

		
<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>写真1 A船（右舷）                      写真2 B船（左舷船首）</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、八戸港北東方沖を西進中、船長Aが、後部甲板の左舷側で左舷方を向きながら、釣針及び釣り糸の手入れ作業を行い、見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊しているB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、目視及びレーダーで僚船以外の船舶を認めなかったことから、前路に他船はいないものと思い、釣針及び釣り糸の手入れ作業を行っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、八戸港北東方沖で漂泊中、船長Bが、右舷方から接近してくるA船を認めた際、A船も数隻の漁船群と同様にB船の南方を通過するか、又は釣果を確認するために近づいてくるのではないかと思い、衝突を避ける動作が遅れたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bが、A船に対して注意喚起信号を行っていれば、本事故の発生を防ぐことができた可能性があると考えられる。</p>	
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、八戸港北東方沖において、A船が西進中、B船が漂泊中、船長Aが、後部甲板の左舷側で左舷方を向きながら、釣針及び釣り糸の手入れ作業を行い、見張りを行っておらず、また、船長Bが、針路を変えずに右舷方から接近してくるA船を認めた際、衝突を避ける動作が遅れたため、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>	
<p><b>参考</b></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>・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・漂泊中、接近する他船に対して、衝突のおそれがある場合には、注意喚起信号を行うとともに、余裕を持って衝突を避けるための動作をとること。</li> </ul>	

付図1 事故発生経過概略図

