

## 船舶事故調査報告書

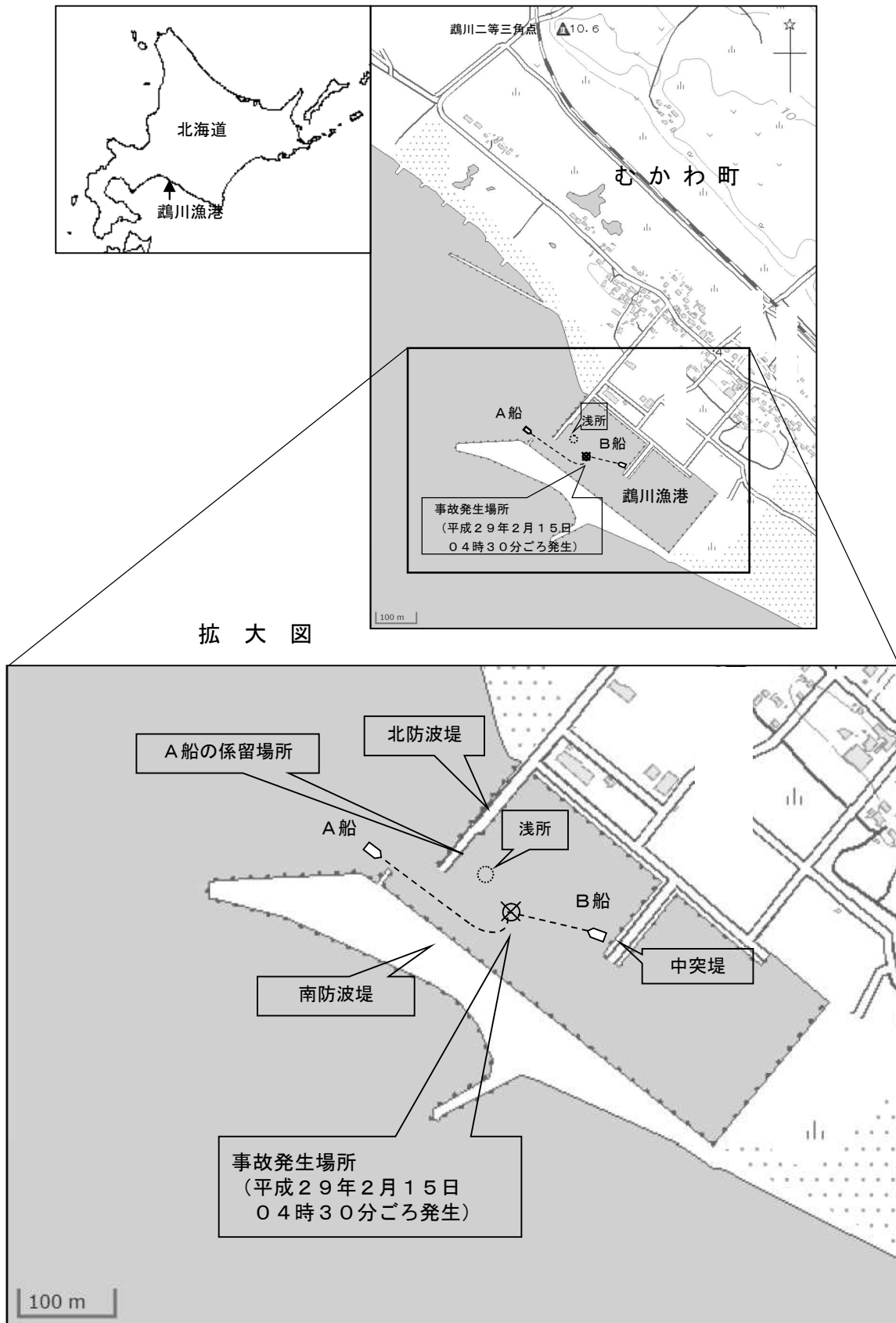
平成29年11月29日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年2月15日 04時30分ごろ
発生場所	北海道むかわ町 <sup>むかわ</sup> 鷓川漁港 鷓川二等三角点から真方位175° 1,000m付近 （概位 北緯42° 32.9′ 東経141° 56.4′）
事故の概要	漁船第五十八 <sup>せいほう</sup> 清宝丸は、左回頭中、また、漁船第八十八 <sup>がいせん</sup> 凱旋丸は、西進中、両船が衝突した。 第五十八清宝丸は、右舷船首部外板の破口等を生じ、また、第八十八凱旋丸は、左舷船尾部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成29年2月21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。 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 第五十八清宝丸、4.9トン HK3-126321（漁船登録番号）、個人所有 12.73m (Lr) × 3.23m × 0.97m、FRP ディーゼル機関、450kW、平成16年5月26日 第200-36721号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第八十八凱旋丸、4.9トン HK3-94564（漁船登録番号）、個人所有 11.61m (Lr) × 3.21m × 0.94m、FRP ディーゼル機関、279kW、平成2年12月6日 第200-27903号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 69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7月25日 免許証交付日 平成26年10月9日 （平成32年6月20日まで有効） B 船長B 男性 52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57年10月13日 免許証交付日 平成28年11月25日

	(平成34年6月4日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板及び球状船首部に破口等 B 左舷船尾部外板に破口等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、水温 約3℃ 日出時刻：06時29分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人（以下「甲板員A」という。）が乗り組み、かすべ刺し網漁を終えて、鷓川漁港の南防波堤に沿って入航中、港内の突堤（以下「中突堤」という。）に僚船2隻の作業灯を視認したので、出航すると思い、同防波堤先端付近で待機することとした。</p> <p>船長Aは、2分程度待ったが2隻が出航して来ないので、南防波堤に沿って約5～6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により南東進し、北防波堤の先端付近で出航中の僚船1隻と通過後、中突堤付近にB船の作業灯が見えたので、まだ離岸していないと思って北防波堤にある係留場所に着けることとした。</p> <p>A船は、船長Aが、A船の係留場所である北防波堤に向けて左転を開始し、係留場所付近の浅所を示す旗竿を見ながら、左舵約15°を取って左回頭を始めたところ、平成29年2月15日04時30分ごろ、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>甲板員Aは、B船の船尾から甲板員の1人（以下「甲板員B」という。）が落水したので、A船に引き上げた。</p> <p>A船は、船長Aが、両船の損傷を確認した後、北防波堤に着岸した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか1人が乗り組み、かれい刺し網漁を行う目的で、中突堤を離岸し、船長Bが操船に当たり、約4～5knの速力で手動操舵により西進した。</p> <p>船長Bは、北防波堤先端付近に入航中のA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが、A船はB船を認めているので、入航中のA船と左舷対左舷で通過できると思っていたところ、A船がB船の方に急旋回するのを認め、危険を感じて増速してA船を避けようとしたものの、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、機関を中立とし、落水した甲板員BがA船に救助されたことを確認した後、中突堤に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>A船の本事故当時の喫水は、船首約0.10m、船尾約1.30mであった。</p> <p>A船は、法定灯火以外に操舵室上部の前後に作業灯各1個を点灯していた。</p>

	<p>A船は、本事故当時、レーダーを1.5海里レンジで作動させていたが、船長Aはほとんど見ていなかった。</p> <p>船長Aは、浅所が気になり、作業灯で照らされた浅所の所在を示す旗竿1本を左舷方に見ていた。</p> <p>B船は、法定灯火以外に前部甲板、後部甲板及び両舷の通路を照らす作業灯を点灯していた。</p> <p>船長Bは、入航するA船を認めたとき、A船の係留場所がどこか分からなかった。</p> <p>船長Bは、危険を感じたとき、停止や後進では衝突回避ができないと思い増速した。</p> <p>B船は、電子ホーン及びサーチライトを備えていたが、船長Bは、電子ホーンを吹鳴する余裕はなかった。</p> <p>B船は、甲板員Bが後部甲板で、もう1人の甲板員が前部甲板で作業準備を行っていた。</p> <p>甲板員Bは、カッパの上下、ゴム手袋、防寒靴、作業用救命衣を着用し、帽子をかぶっていた。</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>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、鷓川漁港において、左回頭中、船長Aが、左舷方に注意を向け、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、前方のB船に気付かずに左転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船がまだ離岸していないと思ったことから、左舷方の浅所に注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、鷓川漁港において、西進中、船長Bが、A船はB船を認めているので、入航中のA船と左舷対左舷で通過できると考えていたところ、A船が左転を始めたので増速してA船との衝突を避けようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、鷓川漁港において、A船が左回頭中、B船が西進中、船長Aが、左舷方に注意を向け、前方の見張りを適切に行っていなかったため、前方のB船に気付かずに左転し、両船が衝突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>・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



※国土地理院Webサイトの地理院地図使用