

## 船舶事故調査報告書

平成29年3月2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（防波堤）
発生日時	平成28年7月2日 18時27分ごろ
発生場所	青森県むつ市大畑漁港 大畑港第1東防波堤灯台から真方位026°405m付近 （概位 北緯41°24.7′ 東経141°10.7′）
事故の概要	漁船第十八海鳳丸 <sup>かいほう</sup> は、漁場に向けて出航中、防波堤に衝突した。 第十八海鳳丸は、船長が負傷し、球状船首部の圧壊等を生じた。
事故調査の経過	平成28年7月5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。
事実情報 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	漁船 第十八海鳳丸、10トン AM2-5541（漁船登録番号）、個人所有 14.95m (Lr) × 3.77m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、502.00kW、昭和63年8月12日 第212-8022号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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54年3月9日 免許証交付日 平成24年5月1日 （平成30年3月23日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	本船 球状船首部に圧壊、右舷船尾外板に破口を伴う擦過傷等 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 日没時刻：19時13分ごろ
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、いか一本釣り漁を行う目的で、平成28年7月2日18時22分ごろ大畑漁港の係留地を出発した。 本船は、船長が、操舵室で操舵及び機関の遠隔操縦装置（以下「本件操船リモコン」という。）を使用し、約5～6ノットの対地速力で

	<p>手動操舵により東進した後、第1東防波堤南端付近で左転して第2東防波堤北端付近を通過した頃、第2外北防波堤（以下「本件防波堤」という。）の東方を通過する針路とし、自動操舵に切り替えて北東進した。</p> <p>船長は、操舵室前部の台上に置かれた本件操船リモコン上に左手を置いた状態で、8海里（M）レンジとしたレーダーのARPA（自動衝突予防装置）機能により、本船よりも早く出発した僚船を捕捉し、ベクトルの状況を見て操業場所及び潮流の模様を確認することとした。</p> <p>本船は、船長がARPAで僚船を捕捉していたところ、操舵室左舷側の通路付近で操業の準備を行っていた甲板員からの叫び声が聞こえた直後、18時27分ごろ船首部が本件防波堤の東端に衝突した。</p> <p>本船は、船首部を岸壁に押し付けた状態であったが、次第に左旋回を始めた後、船長が操船して係留地に戻った。</p> <p>船長は、本船に浸水がないことを確認し、衝突の衝撃により頭部などを打って額、唇及び顎に裂傷を負ったので、甲板員の自動車付近の病院に運ばれた後、救急車で病院に搬送された。</p> <p>船長は、7月3日、所属する漁業協同組合の担当者に本事故の発生を連絡した。</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>船長は、本船が手動操舵で航行中に船首が右方に振れる傾向があるので、ふだんから本件操船リモコンのダイヤルを操作して当て舵又は進路の修正を行っており、本事故当ても無意識のうちに同ダイヤルを左に回し、左舵を取った状態になってしまったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだんは多くの僚船が一斉に出発するので、港外に出た後に手動操舵から自動操舵に切り替えていたが、本事故当日は、本船を含めて3～4隻しかおらず、本船が最後に出発し、周囲に他船がいなかったため、港外に出る前に自動操舵に切り替えた上、僚船の動静及び潮流の状況が気になり、レーダーの操作に夢中になったと本事故後に思った。</p> <p>本船のレーダーには、本事故当時、本件防波堤の映像が表示されていなかった。</p> <p>船長は、甲板員から、本事故発生前に本船が左転していることに気付いたものの、本件防波堤の南方に設置された刺し網漁及び籠漁などのボンデンに取り付けられた旗を避けようとしたのだと思ったと本事故後に聞いた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>あり</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、大畑漁港内において、自動操舵で出航中、船長が、レーダーで僚船を捕捉することに注意を向け、船首方の見張りを行っていなかったことから、本件防波堤に向かう態勢となったことに気付かずに航行を続け、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、周囲に他船がおらず、港外に出る前に自動操舵に切り替えた上、僚船の動静及び潮流の状況が気になっていたことから、レーダーで僚船を捕捉することに注意を向けていたものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんから本件操船リモコンのダイヤルを操作して当て舵又は進路の修正を行っていたことから、本事故当時、無意識のうちに同ダイヤルを左に回して左舵を取っ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、本船が、大畑漁港内において、自動操舵で出航中、船長が、レーダーで僚船を捕捉することに注意を向け、船首方の見張りを行っていなかったため、本件防波堤に向かう態勢となったことに気付かずに航行を続け、本件防波堤に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>・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

