

船舶事故調査報告書

平成29年3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28年7月11日 03時30分ごろ
発生場所	北海道せたな町久遠漁港南西方沖 久遠港島防波堤西灯台から真方位220°5海里（M）付近 （概位 北緯42°09.3′ 東経139°45.4′）
事故の概要	漁船第八幸栄丸は、北東進中、また、漁船第五十三萬漁丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第五十三萬漁丸は、船長が負傷し、左舷船尾部に破口等を生じ、また、第八幸栄丸は、球状船首部等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成28年7月25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。
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	A 漁船 第八幸栄丸、7.9トン HK2-22314（漁船登録番号）、個人所有 13.51m（Lr）×3.58m×1.29m、FRP ディーゼル機関、433.95kW、平成3年5月11日 第202-3749号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第五十三萬漁丸、4.7トン HK3-95435（漁船登録番号）、個人所有 11.88m（Lr）×2.80m×0.80m、FRP ディーゼル機関、250.07kW、昭和58年11月22日 第202-612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 61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58年4月28日 免許証交付日 平成23年5月30日 （平成29年5月28日まで有効） B 船長B 男性 76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2月7日 免許証交付日 平成26年8月20日 （平成31年12月13日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 球状船首部等に擦過傷 B 左舷船尾部に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、北海道奥尻島の南東方7M付近の漁場でいか一本釣り漁を終え、久遠漁港へ向けて約10ノットの対地速力で北東進した。</p> <p>船長Aは、操舵室で自動操舵により単独で操船に当たっていたとき、3Mレンジとしたレーダーにより、周囲に他船を認めず、また、目視で陸岸の明かりを認めたものの、前方に他船の灯火を見掛けなかったため、少しの間なら操舵室を離れても航行に支障ないものと思いき、平成28年7月11日03時00分ごろ操舵室後方の船員室に赴いて甲板員と共に食事を始めた。</p> <p>船長Aは、当初、食事を終えたらすぐに操舵室に戻るつもりでいたものの、食後も甲板員との会話を続け、03時30分ごろ、異音が聞こえるとともに船速が急に落ちたように感じて船員室を出たところ、B船が至近に見えたのでA船とB船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>A船は、船長Aが船長Bと話し合った後、B船と共に自力で久遠漁港に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、久遠漁港南西方5M付近の漁場で、いか一本釣り漁を行いながら船首を北西方に向けて機関を中立運転とし、シーアンカーを入れて漂泊していた。</p> <p>船長Bは、4Mレンジとしていたレーダーにより、B船の西方1M付近に操業中の僚船1隻のほか、周囲に数隻の僚船を認めたが、航行中の他船を認めなかったため、02時30分ごろ、釣り糸を降ろした状態を続けながら前部甲板で漁獲物の箱詰め作業を開始した。</p> <p>船長Bは、前部甲板で作業を続けていたところ、突然衝撃により転倒し、A船の船首部がB船の左舷船尾部に衝突していることに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが携帯電話で僚船に連絡し、損傷状況を確認して船長Aと話し合った後、A船と共に自力で久遠漁港に戻った。</p> <p>船長Bは、水揚げ後、病院で診察を受けたところ、全身打撲、頸椎捻挫等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故時、法定灯火を表示するとともに操舵室上部及び船尾部に作業灯を点灯していた。</p> <p>船長Aは、B船の集魚灯が明るい白色灯火ではなかったせい、陸上の灯火と重なって見落としたのではないかと本事故後に思った。</p>

	<p>B船は、本事故時、法定灯火を表示するとともに赤色及び白色の全周灯並びに集魚灯を点灯していた。</p> <p>船長Bは、ふだん、甲板上で箱詰め作業を行っている際、時々目視で周囲の見張りを行っていたものの、本事故当時は、4 Mレンジのレーダーで航行中の他船を認めなかったため、その後、周囲を確認することは行っていなかった。</p>
<p>分析</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、久遠漁港南西方沖を同漁港へ向けて北東進中、船長Aが、操舵室を無人の状態として見張りを行っていなかったことから、前路で漂泊中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、少しの間なら操舵室を離れても航行に支障ないものと思われ、船員室で食事をとった後も甲板員との会話を続けていたものと考えられる。</p> <p>B船は、久遠漁港南西方沖で漂泊中、船長Bが、前部甲板で漁獲物の箱詰め作業を続け、見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近する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、航行中の他船はいないものと思われ、前部甲板で漁獲物の箱詰め作業を続けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、久遠漁港南西方沖において、A船が北東進中、B船が漂泊中、船長Aが、操舵室を無人の状態として見張りを行っておらず、また、船長Bが、漁獲物の箱詰め作業を続け、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・航行中は、操舵室を離れずに目視による見張りのほか、レーダーを有効利用するなどして常時適切な見張りを行うこと。 ・漂泊して操業中であっても、時々目視による見張りのほか、レーダーにより周囲を確認するなどして常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

