

船舶事故調査報告書

平成29年5月25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10月22日 13時30分ごろ
発生場所	北海道古平町古平漁港北東方沖 古平港東防波堤灯台から真方位031° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯43° 18.0′ 東経140° 40.0′）
事故の概要	漁船第八朝吉丸は、北西進中、また、漁船泰洋丸は、南西進中、両船が衝突した。 泰洋丸は、船長が負傷し、左舷船首部外板に破口等を生じ、また、第八朝吉丸は、船首部に凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年7月13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 第八朝吉丸、18トン NS2-10259（漁船登録番号）、個人所有 16.65m（Lr）×4.23m×1.83m、FRP ディーゼル機関、540kW（動力漁船登録票による）、昭和61年11月 第200-28098号（船舶検査済票の番号） B 漁船 泰洋丸、9.9トン HK2-19407（漁船登録番号）、個人所有 14.06m（Lr）×3.20m×0.98m、FRP ディーゼル機関、427kW、昭和54年12月25日 第200-28964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 55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55年11月14日 免許証交付日 平成25年1月13日 （平成30年1月13日まで有効） B 船長B 男性 48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3年11月8日 免許証交付日 平成27年11月10日

	(平成33年11月7日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人(船長B)
損傷	A 船首部に凹損等 B 左舷船首部外板に破口を伴う凹損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 4 海象：波高 約1.2m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか1人が乗り組み、平成27年10月22日12時40分ごろ、いか一本釣り漁の目的で北海道積丹岬北西方沖の漁場に向けて北海道余市町余市港を出航した。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室ほぼ中央の椅子に腰を掛け、余市港の港口を通過した後自動操舵とし、同港北方の余市町シリバ岬北方沖で左転し、約8.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北西進した。</p> <p>船長Aは、針路を定めたとき、椅子の上に立ち上がり、操舵室の上方に設けられた小部屋の窓から周囲を見渡したところ、右舷後方の2隻の僚船以外に他船を見掛けなかったため、航行の支障となる他船はいないものと思い、椅子に腰を掛けた状態で、左舷側に設置したレーダーに視線を向け、レーダー画面による見張りをしながら航行を続けた。</p> <p>船長Aは、13時30分ごろ、流木に衝突したような軽い衝撃を感じて視線を前方に向けたところ、船首部にB船を認め、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、直ちに機関を中立運転として船首部に移動し、両船の損傷状況を確認した後、船長Bの求めに応じ、B船に続いて古平漁港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、13時00分ごろ古平漁港北東方5M付近の漁場でほっけ刺し網漁の操業を終え、同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室で立った姿勢で操船に当たり、約9.5knの速力で自動操舵により南西進し、3Mレンジとしたレーダーで左舷船首方に2隻の映像を認めたため、視線を船外に向けたところ、左舷船首方から接近するA船を先頭とする3隻の漁船を視認した。</p> <p>船長Bは、A船を含む漁船群がB船を避航するものと思い、携帯電話を使って翌日以降の気象情報の入手を始めた。</p> <p>B船は、船長Bが携帯電話の操作中、左舷船首方から接近する漁船群を思い出して顔を上げたところ、船首至近にA船を認め、直ちにリモコンによる手動操舵に切り替えて右舵一杯としたものの、その左舷船首部とA船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で肘等を打撲したものの、特に治療は受けな</p>

	<p>かった。</p> <p>B船は、自力で古平漁港に戻り、着岸後、排水作業を実施し、上架されて修理された。</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>A船は、船長Aが、椅子に腰を掛けた状態で視線を前方に向けた際、操舵室前面の窓から海面を見通すことはできない状況であった。</p> <p>船長Aは、余市港を出航する際、同港を基地とするほっけ刺し網漁船が出漁していなかったため、シリバ岬から積丹岬までの地元の小型漁船も出漁していないと思っていた。</p> <p>船長Aは、ふだん、シリバ岬沖から積丹岬沖までの間を航行する際、約15分ごとに操舵室の上方に設けられた小部屋の窓から目視で見張りを行っていたが、本事故時、シリバ岬沖で周囲を見渡した際、波高が約1.2mであり、僚船以外に他船を見掛けなかったため、遊漁船等の小型船は出航していないものと思っていた。</p> <p>船長Aは、本事故時、左舷側のレーダー画面を集中して見ていたが、同画面には後続の僚船の映像は映っていたものの、前方に他船の映像がないと思っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーの海面反射除去機能のつまみを全開の1/3以下として見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、本事故後、2隻の僚船に尋ねたところ、どちらの船長からも、レーダー画面にはB船は映っておらず、B船に気付かなかった旨回答された。</p> <p>B船は、操舵室が船首付近に配置された船型であった。</p> <p>船長Bは、所属する漁業協同組合ではほっけ刺し網漁の部会長で、翌日の出漁の可否を判断する役割を担っていたため、今後の気象状況が気になり、左舷船首方にA船を視認した後は、携帯電話を操作して気象情報を入手していた。</p> <p>船長Bは、ふだん、左方から接近する他船が避航しない場合、自ら避航動作をとっていた。</p> <p>A船及びB船の乗組員は、共に救命胴衣を着用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船は、古平漁港北東方沖を北西進中、船長Aが、レーダー画面で前方に他船の映像がないと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、右舷船首方から接近するB船に気付かず航行を続け、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーの海面反射除去等の機能を落として使用し、B船のレーダー映像が海面反射と混在して見えにくくなっていたことが</p>

	<p>ら、前方に他船の映像がないと思った可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、古平漁港北東方沖を南西進中、船長Bが、左舷船首方から接近するA船を認めた際、A船がB船を避航するものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したのと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船とB船とが横切り関係にあることから、A船がB船を避航するものと思ったのと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、古平漁港北東方沖において、A船が北西進中、B船が南西進中、船長Aが、レーダー画面で前方に他船の映像がないと思い、見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、左舷船首方から接近するA船を認めた際、A船がB船を避航するものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したのと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 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

