

船舶事故調査報告書

平成29年6月1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5月1日 05時16分ごろ
発生場所	北海道八雲町八雲漁港北方沖 八雲港東防波堤灯台から真方位329°150m付近 （概位 北緯42°15.5′ 東経140°17.3′）
事故の概要	漁船第三十五貢寶丸は、帰航中、また、プレジャーボートカワセ丸は、漂泊中、両船が衝突した。 カワセ丸は、船長が負傷し、船外機の濡損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年8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 第三十五貢寶丸、9.7トン HK2-22933（漁船登録番号）、個人所有 14.98m(Lr)×3.97m×1.24m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、平成13年1月8日 B プレジャーボート カワセ丸、2.75m 202-8098北海道、個人所有 2.75m(Lr)×1.50m×0.45m、ゴム ガソリン機関、4.41kW、平成17年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46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2年8月24日 免許証交付日 平成26年11月19日 （平成32年8月23日まで有効） B 船長B 男性 75歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成15年5月16日 免許証交付日 平成25年2月14日 （平成30年5月15日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A なし

	B 船外機に濡損、左舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A 船は、船長 A ほか 5 人（日本国籍 3 人及びベトナム社会主義共和国国籍の技能実習生 2 人）が乗り組み、八雲漁港東防波堤（以下「東防波堤」という。）北東方沖 1,700m 付近に設置されたほたて貝養殖施設においてほたて貝の稚貝を揚収し、平成 28 年 5 月 1 日 05 時 12 分ごろ八雲漁港に向けて約 12ノットの対地速力で手動操舵により南南西進した。</p> <p>A 船は、船長 A が、養殖施設を発進する際、目視で周囲を確認し、約 500m 前方の先航する僚船以外に他船を認めなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないものと思い、ほたて貝養殖漁の繁忙期で僚船の出入航が多いことが気になって東防波堤先端付近に視線を向けながら、約 600m 南南西進した後変針し、東防波堤先端の北方に向けて西南西進した。</p> <p>A 船は、東防波堤先端付近を通過して港口へ向けて左転中、甲板で作業に当たっていた乗組員の 1 人が、後方に転覆している B 船及び B 船につかまって手を振っている 2 人を発見したので、反転して救助に向かった。</p> <p>A 船は、B 船の乗船者 2 人を救助した後、A 船のクレーンを使用して B 船を A 船に引き上げ、八雲漁港に戻った。</p> <p>船長 A は、帰港後、船長 B から A 船と B 船とが衝突した旨を知らされ、所属する漁業協同組合を通じて本事故の発生を海上保安庁へ通報した。</p> <p>B 船は、船長 B が 1 人で乗り組み、友人 1 人（以下「同乗者 B」という。）を乗せ、八雲漁港東南東方沖で魚釣りをを行う目的で、八雲漁港フィッシャリーナから出航した。</p> <p>B 船は、船長 B が、八雲漁港内の混雑を避け、荷物を乱雑に積んだ状態で出航したので釣り場に到着する前に整理することとし、05 時 10 分ごろ、東防波堤先端から北北西方 150m 付近において機関を停止し、船首を東北東方に向けて漂泊を開始した。</p> <p>B 船は、船長 B が船尾側に、同乗者 B が船首側に座り、下を向いてそれぞれ荷物を整理していたところ、05 時 16 分ごろ右舷側に転覆した。</p> <p>船長 B は、海に投げ出された後、B 船につかまって周囲を見たところ、東防波堤先端付近を通過して港内に向かう A 船を認めて A 船と B 船とが衝突したことを知り、同乗者 B と共に手を振って A 船に合図を送った。</p> <p>船長 B は、A 船に同乗者 B と共に救助されて八雲漁港に戻り、後日、病院で両肩関節捻挫等と診断された。</p>

	(付図1 事故発生経過概略図 参照)
その他の事項	<p>A船は、養殖施設でほたて貝の稚貝を揚収して八雲漁港に戻り、陸上の作業場で稚貝に穴を開け、糸を通してロープに固定する耳吊りと呼ばれる作業を行った後、再び出航して稚貝を養殖施設の幹綱に吊り下げる作業を繰り返していた。</p> <p>A船は、操舵室が船首部に配置され、操舵室前面窓には汚れ等がなく、船首方に死角はなかった。</p> <p>船長Aは、帰航中、東防波堤に遮られて出航する僚船の状況が見えず、出航する僚船が東防波堤先端から急に現れることがあるので、本事故時、出航する僚船の有無が気になって東防波堤先端付近に視線を向けていた。</p> <p>東防波堤は、長さ約52.5mで、天端高は、先端付近が約3.9m、その他は約5.0mであった。</p> <p>B船は、約3mの竹竿の先端に長辺が約30cm、短辺が約20cmの長方形でオレンジ色の旗を取り付け、船体中央部付近に設置していた。</p> <p>船長Bは、本事故当日が、ほたて貝養殖漁の繁忙期で、多数の漁船が八雲漁港と養殖施設間を航行していることを知っていたが、短時間であれば漂泊しても他船に影響はないものと思っていた。</p> <p>船長Bは、過去に本事故発生場所付近で漂泊した際、他船が至近を航行したことがなかったため、本事故当時も至近まで接近する他船はいないものと思っていた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
分析 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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、八雲漁港に向けて帰航中、船長Aが、東防波堤先端付近に視線を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、八雲漁港を出航する僚船の有無が気になって東防波堤先端付近に注意を向けていたことから、B船の存在に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、八雲漁港北方沖で漂泊中、船長Bが、荷物の整理をしていて周囲の見張りを行っていなかったことから、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、至近まで接近する他船はいないものと思ったことから、周囲の見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、八雲漁港北方沖において、A船が帰航中、B船が漂泊中、船長Aが東防波堤先端付近に視線を向け、船首方の見張りを適切</p>

	に行っておらず、また、船長Bが荷物の整理をされていて周囲の見張りを行っていないため、両船が衝突したと考えられる。
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

