

## 船舶事故調査報告書

平成31年3月6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

<b>事故種類</b>	衝突
<b>発生日時</b>	平成30年7月25日 07時30分ごろ
<b>発生場所</b>	北海道厚岸町厚岸港内 厚岸港南防波堤灯台から真方位176°580m付近 （概位 北緯43°2.1′ 東経144°49.8′）
<b>事故の概要</b>	漁船第二十八誠要丸は、北北西進中、また、漁船祐祥丸は、南進中、両船が衝突した。 第二十八誠要丸は、船首部外板の擦過傷等を生じ、祐祥丸は、左舷船首部外板の破口等を生じた。
<b>事故調査の経過</b>	平成30年7月30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 第二十八誠要丸、1.7トン HK3-120788（漁船登録番号）、個人所有 7.96m (Lr) × 2.29m × 0.85m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、160kW（合計）（動力漁船登録票による）、平成13年3月 B 漁船 祐祥丸、1.5トン HK3-112115、個人所有 6.77m (Lr) × 2.47m × 0.84m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、110kW（合計）（動力漁船登録票による）、平成5年11月 第200-38617号（船舶検査済票の番号）
<b>乗組員等に関する情報</b>	A 船長A 男性 83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11月21日 免許証交付日 平成26年10月21日 （平成32年7月18日まで有効） B 船長B 男性 60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2月25日

	免許証交付日 平成28年10月18日 (平成34年8月18日まで有効)
死傷者等	重傷 1人(船長B)
損傷	A 船首部外板に擦過傷、船底滑り材の脱落 B 左舷船首部外板に破口、操舵スタンドが倒壊
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、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及び甲板員Aが乗り組み、こんぶ漁の操業を終え、平成30年7月25日07時10分ごろ厚岸港南東方の漁場を発進した。</p> <p>船長Aは操舵スタンドの後方に立って操船し、甲板員Aは船首部の右舷側で前方を向いて座っていた。</p> <p>A船は、厚岸港の南防波堤(沖側)(以下「南防波堤」という。)南端と同港の南護岸から北西方に延びる南防波堤(陸側)(以下「南護岸防波堤」という。)北西端との間の入口(以下「本件防波堤入口」という。)に向けて約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、船長Aは、本件防波堤入口の南東方約600mのバラサン埼付近で速力を約12knに減速した。</p> <p>船長Aは、本件防波堤入口の南方約300mに存在する浅瀬の東側を航行した後、船首方向を見て本件防波堤入口を出航する他船がいないと判断し、そのままの速力で航行した。</p> <p>船長Aは、本件防波堤入口付近で、船首方約30mにB船を認め、慌てて機関を中立としたが、07時30分ごろA船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船の左舷船首部に衝突後、船体がB船の左舷ブルワーク上を船尾側に滑り、B船の操舵スタンドを倒した。</p> <p>船長Aは、所属する漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、B船をえい航した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、かき養殖施設の養殖ロープの付け替え作業の目的で、07時23分ごろ厚岸港若竹町の船揚場を発進した。</p> <p>船長Bは操舵スタンドの後方に立って操船し、甲板員Bは船首部の中央で後方を向いて座っていた。</p> <p>船長Bは、約18knの速力で南西進中、南防波堤に沿って本件防波堤入口に向かう目的で、本件防波堤入口の北方約150m付近で速力を約12knに減速して左転し、南防波堤との距離を約10mとして本件防波堤入口に向けた際、左舷船首方に本件防波堤入口に向けて航行中のA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船が、本件防波堤入口の外で停船するか、減速して南護岸防波堤に寄せると思い、そのままの速力で南進中、A船が左舷船</p>

	<p>首方約30mとなったので危険を感じ、機関を中立運転としたが、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突時に倒壊した操舵スタンドに右足を挟まれ、右太ももに打撲傷を負った。</p> <p>B船は、A船にえい航されて発進場所に戻り、船長Bは、船長Aが手配した救急車で病院に搬送された。</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>厚岸港は港則法適用港であり、同法には次のとおり定められている。</p> <p>第15条 汽船が港の防波堤の入口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。</p> <p>第16条 船舶は、港内及び港の境界附近においては、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行しなければならない。</p> <p>第17条 船舶は、港内においては、防波堤、ふとうその他の工作物の突端又は停泊船舶を右げんに見て航行するときは、できるだけこれに近寄り、左げんに見て航行するときは、できるだけこれに遠ざかつて航行しなければならない。</p> <p>海図W36（厚岸港）によれば、本件防波堤入口の可航幅は約50mである。</p> <p>船長Aは、こんぶ漁の時期は本件防波堤入口で他船と行き会ったことがほとんどなく、それ以外の時期に本件防波堤入口で他船と行き会った際は、十分減速していた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、前方の見張りを行っていたつもりであったが、この時間帯に出航する船はいないとの先入観から、適切な見張りが行われず、衝突直前までB船の存在に気付かなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、ふだん、入航中に本件防波堤入口付近で出航中の他船と行き会う状況になりそうな場合は、本件防波堤入口の外で待機しており、また、出航中に本件防波堤入口付近で入航中の他船と行き会う状況になりそうな場合は、入航中の他船が本件防波堤入口の外で待機してくれていたため、本件防波堤入口付近で他船と行き会った経験がなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B船が南防波堤に寄っていたので、A船が、停船するか、減速して南護岸防波堤に寄れば問題なく行き会えると思った。</p> <p>船長Bは、本事故当時、右にも左にも避けられず、また、A船の後方にこんぶ漁船2隻がいたので、邪魔にならないように先に本件防波堤入口を通過しようと考え、減速しなかった。</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 あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、本件防波堤入口付近を北北西進中、船長Aが、出航する他船がいらないと思い、見張りを適切に行わず、針路及び速力を保持したまま航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件防波堤入口付近を南進中、船長Bが、A船が、本件防波堤入口の外で停船するか、減速して南護岸防波堤に寄せると思い、速力を保持したまま航行を続けたことから、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、本件防波堤入口において、A船が北北西進中、B船が南進中、船長Aが、出航する他船がいらないと思い、見張りを適切に行わず、針路及び速力を保持したまま航行を続け、また、船長Bが、A船が、本件防波堤入口の外で停船するか、減速して南護岸防波堤に寄せると思い、速力を保持したまま航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A船及びB船が所属する漁業協同組合は、本事故後、南防波堤南端と南護岸防波堤北西端右側に「危険！！減速航行」と記された看板を設置した。</p> <p>船長A及び船長Bは、入出航時に本件防波堤入口を通航しないこととした。</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>・防波堤の入口付近では十分に減速し、見張りを適切に行うこと。</li> <li>・防波堤の入口付近で他船と行き会った場合は、互いに右側に寄って航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

