

## 船舶事故調査報告書

平成31年4月24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

事故種類	衝突
発生日時	平成30年3月18日 10時57分ごろ
発生場所	北海道鹿部町本別漁港北方沖 本別港北防波堤灯台から真方位010° 1,180m付近 （概位 北緯42° 04.1′ 東経140° 48.7′）
事故の概要	漁船第八栄徳丸 <sup>えいとく</sup> は、南進中、また、漁船親潮丸 <sup>おやしお</sup> は、出航した後、両船が衝突した。 親潮丸は、船長が死亡し、右舷船尾部外板に亀裂等を生じ、また、第八栄徳丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年3月19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 第八栄徳丸、8.5トン HK2-21644（漁船登録番号）、個人所有 14.43m (Lr) × 3.85m × 1.22m、FRP ディーゼル機関、519kW（動力漁船登録票による）、昭和63年10月25日 B 漁船 親潮丸、1.6トン HK3-115223（漁船登録番号）、個人所有 8.56m (Lr) × 1.84m × 0.59m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数30、平成元年11月6日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47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11月16日 免許証交付日 平成27年8月26日 （平成32年11月15日まで有効） B 船長B 男性 75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51年5月14日 免許証交付日 平成28年9月7日 （平成34年3月12日まで有効）
死傷者等	A なし

	B 死亡 1人(船長B)
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に亀裂等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、水温 約3.7℃
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成30年3月18日08時30分ごろから本別漁港の北方沖約3海里(M)にあるほたて養殖施設で作業を行い、10時46分ごろ作業を終えて同養殖施設を出発し、本別漁港に向かった。</p> <p>船長Aは、A船の船首部に設置された操舵室内で舵輪の前に立ち、GPSプロッター及びレーダーを作動させ、レーダーレンジを3Mとし、目視及びレーダーで見張りを行いながら、自動操舵により、約13ノットの対地速力で南進した。</p> <p>A船は、本別漁港の北方1M付近を航行中、船長Aが、10時56分ごろ、これから帰る旨を船長Aの家族に携帯電話で連絡し、視界も良く港が近くなったので、目視だけで見張りを行えると考え、レーダーの電源を切った。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の海上に複数の漁業用のボンデンを認め、それらを気にしながら航行を続けていたところ、10時57分ごろ、突然衝撃を感じ、急ぎ主機を中立とし、続けて後進とした。</p> <p>船長Aは、主機を後進としてすぐに、A船の船首方に転覆しているB船を発見した。</p> <p>船長Aは、B船の付近に落水したB船の乗組員がいないか探したが、見つけれなかったため、船長Aの家族に本事故の発生について連絡し、付近を捜索した。</p> <p>船長Aから連絡を受けた船長Aの家族は、漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、漁業協同組合から海上保安庁へ通報された。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、本別漁港の北北東方沖約1Mにある漁場でなまこ桁網漁を行い、僚船に本別漁港に帰る旨を漁業無線で連絡した。</p> <p>船長Bは、漁業無線で連絡後、行方不明となり、海上保安庁、僚船等による捜索が行われ、13時10分ごろ本事故発生場所付近の海上にうつ伏せで浮いているところを発見、救助されて救急車で病院に搬送されたが、死亡が確認され、溺水による窒息と検案された。</p> <p>A船は、自力で本別漁港へ戻り、B船は、転覆状態のまま僚船に曳い航されて本別漁港付近の船揚場に上架された。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは本事故時、目視で見張りを行っていたが、右舷船首方海上の漁業用のボンデンに意識を向けていた。</p> <p>船長Aは、両船が衝突するまでB船の存在に気付かなかった。</p>

	<p>船長Aは本事故後、転覆しているB船の推進器が回転しているのを認めた。</p> <p>船長Bは、救助されたとき救命胴衣を着用しておらず、B船の船内からは救命胴衣が発見された。</p> <p>B船のなまこ桁網漁に使用される漁具は、本事故後、発生場所付近の海中から発見された。</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>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 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、本別漁港北方沖において南進中、A船の左舷船首部とB船の右舷船尾部が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷船首方海上の漁業用のボンデンに意識を向け、B船に気付かずに航行したものと考えられる。</p> <p>船長Bが、本事故前、僚船に本別漁港に帰る旨を漁業無線で連絡しており、船長Aが、本事故後、転覆しているB船の推進器が回転しているのを認めていることから、B船は、本別漁港に向け航行中、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bが死亡しており、本事故の状況を目撃した者がおらず、B船の転覆の状況及び船長Bの行動については、明らかにすることができなかった。</p> <p>船長Bは、転覆時に落水し、溺水したものと考えられるが、それらの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本別漁港北方沖において、南進中のA船と、B船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・航行中は目視、レーダー等により常時適切な見張りを行うこと。</li> <li>・小型船舶の暴露甲板に乗船している場合は、救命胴衣を着用すること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

