

## 船舶事故調査報告書

令和2年11月4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	令和元年9月15日 07時20分ごろ
発生場所	北海道紋別市紋別港第4防波堤北端付近 紋別港第2防波堤灯台から真方位078°830m付近 （概位 北緯44°20.7′ 東経143°23.8′）
事故の概要	漁船第八十五清丸は、東進中、また、プレジャーボート太郎丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第八十五清丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、太郎丸は、船体各所の亀裂等が生じて浸水した。
事故調査の経過	令和元年10月21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。
<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 第八十五清丸、14トン HK2-20920（漁船登録番号）、個人所有 16.80m(Lr)×4.37m×1.54m、FRP ディーゼル機関、670kW、昭和63年9月 第200-29890号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 太郎丸、5トン未満（長さ5.43m） 200-32201北海道、個人所有 5.43m(Lr)×1.66m×0.64m、FRP ガソリン機関（船外機）、18.4kW、昭和55年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53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61年5月2日 免許証交付日 平成28年1月25日 （令和3年5月1日まで有効） B 船長B 男性 64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10年4月24日 免許証交付日 平成28年1月25日 （令和3年1月24日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首部外板に擦過傷 B 船体各所に亀裂多数、船外機脱落（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長A及び甲板員8人が乗り組み、令和元年9月15日07時00分ごろ、まず小型定置網を揚収する目的で、揚収作業に使用する船外機船2隻をえい航し、紋別港南東方約1.5海里（M）の定置網へ向けて、同港第1船だまりを発進した。</p> <p>A 船は、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、自動操舵で操舵にあたり、北防波堤と第1防波堤間の切通しを通過後、前路に他船を見掛けなかったことから増速して第2防波堤北方沖を東進し、約15ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）に達したところ、船首が浮上して、船首方に死角が生じた状態となったが、付近に他船がいないと思い、そのまま航行を続けた。</p> <p>船長Aは、07時20分ごろ軽い衝撃を感じたので、行きあしを停止したところ、周囲にクーラーボックス等が多数浮いていることを認め、次いで、船尾方の海上で、船長Bが手を振り、B船が水船状態で浮いているのを見付け、A船がB船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、えい航していた船外機船で船長Bを救助後、海上保安庁と所属漁業協同組合に本事故の発生を通報し、B船をえい航して、紋別港第1船だまりに戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣りの目的で、固型式の救命胴衣を着用し、06時ごろ紋別港第4船だまりを発進して、第4防波堤の西側付近で釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、釣果がなかったので、5分ほどで第4防波堤の北端を回って北端付近の東側に移動し、06時20分ごろ、船首を南方に向け、船外機を停止して漂泊し、船首からパラシュート型シーアンカーを投じて、ゆっくりと北方に流されながら釣りを再開した。</p> <p>船長Bは、船体中央部左舷側に置いた、ビールケースの上に座椅子を接合した椅子に右舷側を向いて腰を掛け、同舷側に竿を出して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、A船がB船に向かって右舷正横500m付近に接近していることに気付き、そのうち漂泊中のB船を避けるだろうと思いながら、動静監視を行っていたところ、A船が進路を変えずに接近するので、立ち上がって手を振り、大声で叫んだものの、B船の右舷船尾部にA船の船首部が衝突した。</p> <p>船長Bは、危険を感じて衝突直前に左舷側から海に飛び込んだ。 （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、ふだん、約15knの速力で航行すると船首が浮上して、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けた状態で、船首方約60°の</p>

	<p>範囲に死角が生じるので、船首を振って死角を補う操船を行っていた。</p> <p>紋別港の市場は、通常日曜日を休業していたが、本事故発生当日がまず小型定置網漁の漁期最終日であったので営業されており、同港からは同漁に従事する漁船が出漁していた。</p> <p>A船以外のまず小型定置網漁に従事する漁船は、定置網を紋別港の付近に敷設していたので、直接船外機船に乗り組んで出漁しており、第3防波堤の切通しを通過して出港し、定置網に向かっていった。</p> <p>船長Aは、ふだん、僚船が第3防波堤の切通しを通過して出港するのを知っており、また、プレジャーボートが第3防波堤東方付近で釣りを行っているのを見掛けたことがあったので、第4防波堤北端付近には他船はいないと思っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーを0.75Mレンジとして使用していたが、紋別港を出港して東進後、定置網に向けて変針する際の目印としていたボンデンを容易に探知できるよう、感度を上げた状態としていたので、本事故発生場所付近では、防波堤の映像に紛れて、B船の映像を探知でき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、第3防波堤東方付近で釣りをしていたが、本事故当日は定期検査を終えたばかりで、航走を楽しみたいという気持ちがあったので、第4防波堤付近で釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、船首からシーアンカーを投じて漂泊していたものの、前進することに支障がなかったため、A船に気付いた際、すぐに船外機を始動していれば、避航できたかもしれないと本事故後に思った。</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 あり</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、紋別港の第4防波堤北端付近において、東進中、船長Aが、付近には他船がないと思い、船首方に死角が生じた状態で航行を続けたことから、前路で漂泊中の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、まず小型定置網漁を行う僚船以外の漁船は日曜日で休漁しており、僚船は第3防波堤の切通しを通過して出港し、プレジャーボートは同防波堤東方付近で釣りをするので、第4防波堤北端付近には他船がないと思っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、紋別港の第4防波堤北端付近において、漂泊中、船長Bが、接近するA船がB船を避けると思い、漂泊を続けたことから、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、紋別港の第4防波堤北端付近において、A船が東進中、B船が漂泊中、船長Aが、付近に他船がないと思い、船首方に死角</p>

	<p>が生じた状態で航行を続け、また、船長Bが、接近するA船がB船を避けると思い、漂流を続けていたため、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>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>・ 船首浮上により船首方に死角が生じた際は、船首を振るなどして、常に死角を補う見張りを行うこと。</li> <li>・ 港内では、付近に他船がないと思わず、安全な速力で航行し、目視のほか、感度を適切に調整したレーダーを使用して見張りを行うこと。</li> <li>・ 漂流中に接近する他船を認めた際は、他船が避けてくれると思わず、必要に応じて船外機を使用するなどの衝突を避けるための措置をとること。</li> <li>・ 出入港船の通航が多い港口付近海上では、釣りを行わないことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

