

船舶事故調査報告書

令和2年2月12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6月10日 04時00分ごろ
発生場所	北海道羅臼町羅臼港南東方沖 羅臼灯台から真方位164° 6.2海里（M）付近 （概位 北緯43° 56.2′ 東経145° 15.6′）
事故の概要	漁船第六十三清美丸は、南進中、また、漁船第三十三那恵丸は、漂泊中、両船が衝突した。 第六十三清美丸は、バルバスバウに擦過傷を生じ、また、第三十三那恵丸は、右舷中央部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月17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 第六十三清美丸、19トン HK2-21356（漁船登録番号）、有限会社金藏小嶋漁業 17.70m（Lr）×4.18m×1.50m、鋼 ディーゼル機関、890kW（動力漁船登録票による）、昭和63年8月 B 漁船 第三十三那恵丸、4.9トン HK3-116181（漁船登録番号）、個人所有 11.82m（Lr）×3.01m×0.96m、FRP ディーゼル機関、330kW（動力漁船登録票による）、平成4年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59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54年8月10日 免許証交付日 平成29年4月13日 （令和4年9月24日まで有効） B 船長B 男性 64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4月5日 （令和3年7月24日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 右舷中央部外板に破口、主機及び操舵室内機器等に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：03時36分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、令和元年6月10日01時00分ごろ、刺し網漁の目的で羅臼港を出港し、同港南東方4.5M沖付近の漁場で操業を行い、2回の操業を終えた後、次の操業場所である同港南南東方7.5M沖付近へ向け発進した。</p> <p>A船は、船長Aが単独で操船に当たり、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、約10ノットの対地速力で南進した。</p> <p>船長Aは、03時54分ごろ、次の操業場所へ向けて大まかに設定していた針路が、GPSプロッターにプロットしていた同場所からずれていたため、目視及びレーダーにより、周囲に他船がないことを確認し、自動操舵のまま、僅かに左転した。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの画面を見て、次の操業場所で網を入れる地点や方向を考えながら操船を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、ふと顔を上げたところ、船首方至近に迫ったB船の操舵室上部及びマストに気付き、急いで主機遠隔操縦レバーを全速力後進に操作したものの、04時00分ごろ、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船の損傷状況を確認して、左舷側に接舷し、B船の乗組員全員をA船に移乗させ、漁業無線を聞いて来援した僚船と共に両舷側からB船を横抱きして羅臼港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、01時00分ごろ刺し網漁の目的で、羅臼町^{まつのり}松法漁港を出港し、同漁港東方沖で揚網して代わりの網を入れた後、次の操業場所へ移動し、03時00分ごろ船首を西北西方に向けて主機を中立として漂泊し、前部甲板において、乗組員全員で網から魚を外す作業を開始した。</p> <p>船長Bは、作業中、乗組員の1人がこちらに向かってくる船がいると言ったので、視線を向けたところ、B船の右舷方約150mのところ、南進するA船を認めた。</p> <p>船長Bは、A船がB船の船首尾方いずれも約150mのところにあるボンデンのどちらかに向かうと思い、動静を監視していたところ、A船が進路を変えずにB船中央部へ向かって進行していることに気付いた。</p> <p>B船は、A船が約50mの距離まで接近していたので、船長Bが右舷側の通路を通して船体中央部の操舵室に向かうことに危険を感じ、また、左舷側の通路は網等の漁具が置かれていて通り抜けられず、ど</p>

	<p>うすることもできないでいるうち、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、A船に移乗する前、無線で漁業無線局に衝突したことを知らせ、同無線局から海上保安庁に本事故の発生が通報された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、レーダーを作動させていたが、2回目の操業が不漁であったので離れた海域の僚船の動向を見ようと思い、ふだん使用していた1.5Mレンジではなく、6Mレンジとしていた。</p> <p>船長Aは、B船が真正面に位置していて見えにくく、また、レーダーレンジを拡大していなかったため、B船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A以外のA船の乗組員は、本事故時、オーニングで覆われた前部甲板もしくは船尾甲板で網の片付けや投網準備作業をしており、B船に気付かなかった。</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、羅臼港南東方沖において南進中、船長Aが、GPSプロッターの画面を見て、次の操業場所で網を入れる地点や方向を考えながら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、羅臼港南東方沖において漂流中、船長Bが、接近するA船がB船の付近にあるボンデンに向かうと思い、漂流を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、羅臼港南東方沖において、A船が南進中、B船が漂流中、船長Aが、GPSプロッター画面を見て、次の操業場所で網を入れる地点や方向を考えながら航行を続け、また、船長Bが、接近するA船がB船の付近にあるボンデンに向かうと思い、漂流を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・航行中は、他の事に意識を向けることなく操船に集中し、船首を振ったり、レーダーレンジを適宜切り替えるなどして、適切に見張りを行うこと。 ・接近する他船を認めた場合は、直ちに避航するなど、衝突を避けるための措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

