

## 船舶事故調査報告書

令和2年8月19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7月28日 15時00分ごろ
発生場所	北海道小樽市祝津漁港東方沖 祝津港東防波堤灯台から真方位068°850m付近 （概位 北緯43°14.1′ 東経141°01.5′）
事故の概要	漁船第八明神丸は、北進中、また、救助艇白鳳Vは、錨泊中、 両船が衝突した。 第八明神丸は、船首部外板に擦過傷を生じ、また、白鳳Vは、右舷 船首部外板に亀裂を伴う凹損を生じた。
事故調査の経過	令和元年8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。
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 第八明神丸、19.92トン AM2-4697（漁船登録番号）、個人所有 16.30m(Lr)×3.83m×1.38m、FRP ディーゼル機関、478.10kW、昭和52年2月 第212-6867号（船舶検査済票の番号） B 救助艇 白鳳V、2.6トン 200-38557北海道、大学 6.67m(Lr)×2.52m×1.27m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.60kW、平成21年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72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59年5月11日 免許証交付日 令和元年5月28日 （令和6年11月16日まで有効） B 船長B 男性 19歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和元年5月30日 免許証交付日 令和元年5月30日 （令和6年5月29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 右舷船首部外板に亀裂を伴う凹損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、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1人が乗り組み、令和元年7月28日14時55分ごろ、いか一本釣り漁の目的で僚船約9隻と共に小樽市<sup>たかしま</sup>高島漁港を出港し、A船が先頭となる縦列態勢で、同漁港の北方18海里（M）付近の漁場へ向け、約10ノットの対地速力で北進した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側に立った姿勢で、自動操舵により単独で操船に当たっていたところ、船首方1,200m付近の祝津漁港東方沖に、多数のヨット群を視認した。</p> <p>船長Aは、ヨット群が陸側、沖側の2群に別れ、それぞれ約400mの距離を隔てて約600～700mの範囲内で練習を行っていたので、2群の間を通過しようとして、レーダー2台を0.5Mレンジ及び0.75Mレンジで使用していたが、多数のヨットをレーダーでは確認しきれないと思い、目視のみで見張りを行うこととして北進した。</p> <p>船長Aは、船首右方300m付近の沖側のヨット群西側端付近に、複数のレガッタブイ（ヨット競技に使用するブイ）が浮いているのを認め、接近するとレガッタブイとおもりを結ぶ索にプロペラが絡んでしまうので、接近し過ぎないようにレガッタブイを注視しながら航行を続けた。</p> <p>船長Aは、15時00分ごろ船体に軽い衝撃を感じたので、右舷方、次いで左舷方に視線を向けたところ、左舷後方にB船を視認し、A船とB船とが衝突したことに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、ヨット部員4人を乗せ、祝津漁港沖で練習を行っていたヨット群のうち、沖側のヨット群が所属する大学ヨット部の救助艇として、練習の記録や不測の事態に備えて洋上で待機する目的で、13時30分ごろ同漁港北側のマリーナを発した。</p> <p>B船は、祝津漁港東方850m付近で、船首を東方に向けて船外機を停止し、船首から約7.5kgのダンフォース型の錨を入れ、13時15分ごろ錨泊を開始した。</p> <p>船長Bは、右舷中央部のサイドデッキに立って、レース形式の練習をしていた沖側のヨット群を監視していたところ、右舷正横200m付近に、B船に向かって接近する漁船群があり、その先頭にいるA船を視認し、そのうちB船を避けてくれるだろうと思いながら、動静の監視を行った。</p> <p>船長Bは、A船が進路を変えずに150m付近まで接近したので、衝突の危険を感じ、乗船者にA船が接近していることを伝え、全員で</p>

	<p>手を振り、大声で叫んだものの、A船の船首部とB船の右舷船首部が衝突した。</p> <p>船長Bと乗船者1人は、危険を感じて衝突直前に船尾側から海に飛び込んだ。</p> <p>ヨット部員は、船外機付きゴムボートでヨット練習の指導及びサポートを行っていたところ、本事故に気付いてB船に向かい、船長B及び乗船者に負傷者がいないこと、及びB船に浸水がなく船外機が始動できることを確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁に翌朝高島漁港に戻ることを連絡し、漁場に向かった。</p> <p>B船は、自力でマリーナに帰港した。</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>船長Aが操船していた操舵室右舷側からのA船の見通し状況は、視界を遮るものがない船首右方に対し、集魚灯等により正船首方が見えづらい状況であった。</p> <p>船長Aは、漁場到着順に作業場所が決まるので急いでいたが、ヨット群の沖を大きく迂回すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>A船の甲板員は、本事故時、船首魚倉内に入って作業準備をしていた。</p> <p>船長B及びヨット部員は、全員が固型式救命胴衣を着用していた。</p> <p>B船の船体は、白色であった。</p> <p>レガッタブイは、直径約1m、高さ約2mの円筒形を横にした形状で、視認しやすいオレンジ色であった。</p> <p>レガッタブイは、沖側のヨット群が陸側に近づかないようにする目印として、沖側のヨット群と陸側のヨット群との間に錨泊中のB船と三角形を描くようにB船の左舷正横30m付近及び左舷船首30m付近にそれぞれ1個ずつ、また、その他船首80m付近に1個の計3個が設置されていた。</p> <p>船長Bは、A船に気付いてすぐに、船外機を始動し、クリートからアンカーロープを外して、直ちに避航できる準備を行っていれば、A船を避けることが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、祝津漁港東方沖において、北進中、船長Aが、船首右方のレガッタブイに接近し過ぎないように、同ブイを注視しながら航行を続けたことから、前路で錨泊中の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、船首右方のレガッタブイを視認した際、集魚灯等により</p>

	<p>正船首方が見えづらい状況であったこと、及びレガッタブイが視認しやすいオレンジ色であるのに対し、B船の船体が白色であったことから、前路で錨泊中のB船に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、祝津漁港東方沖において、錨泊中、船長Bが、接近するA船がB船を避けてくれると思ひ、錨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>
<b>原因</b>	<p>本事故は、祝津漁港東方沖において、A船が北進中、B船が錨泊中、船長Aが、集魚灯等により正船首方が見えづらい状況で船首右方のレガッタブイを注視しながら航行を続け、また、船長Bが、接近するA船がB船を避けてくれると思ひ、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、一方向だけを注視することなく、レーダー等を併用して、常時、適切な周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・ 錨泊中に接近する他船を認めた場合は、他船が避けてくれると思ひ込まず、必要に応じて衝突を避ける措置をとること。</li> <li>・ 前路に多数の船舶が存在する場合は、大きくう回することが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

