

船舶事故調査報告書

令和2年11月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和元年9月8日 07時00分ごろ
発生場所	北海道えりも町襟裳岬南東方沖 襟裳岬灯台から真方位125° 20海里（M）付近 （概位 北緯41° 44.0′ 東経143° 36.5′）
事故の概要	船種船名不詳の船舶は、航行中、また、漁船第十八鴻丸は、西南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和元年9月9日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 船種船名不詳 B 漁船 第十八鴻丸、19トン MG2-6238（漁船登録番号）、個人所有 第210-39510号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 不明 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A 不明 B なし
損傷	A 不明 B 右舷中央部外板に破口
気象・海象	気象：天気 霧、視程 約10m 海象：海上 平穏 本事故当時、北海道南方及び東方海上には、海上濃霧警報が発表されていた。
事故の経過	A船は、航行中、霧により視程が約10mとなった状況下、B船と衝突したが、そのまま航行を続けた。 B船は、船長Bほか5人（日本国籍1人、インドネシア共和国籍4人）が乗り組み、霧により視程が約10mとなった状況下、約7ノットの対地速力で西南西進中、船長Bが、1.5Mレンジとしたレーダーの画面を見て、他船の映像を認めなかったため、B船に接近する船舶がないと思い、乗組員1人に目視による見張りを任せ、レーダーから目を離して書類整理等を行い、西南西進を続けた。 B船は、船長Bが、目視で見張りを行っていた乗組員から自船より大きい船がいる旨の報告を受けた直後、右舷方至近にA船の船首部を視認したものの、どうすることもできず、B船の右舷中央部とA船の船首部とが衝突した。 船長Bは、機関室内への浸水を認め、排水が間に合わないと判断

	<p>し、小型船舶用EPIRB（極軌道衛星利用非常用位置指示無線標識装置）の遭難信号を手動により発信した後、小型船舶用膨張式救命<small>いかだ</small>筏を海面に投下し、小型船舶用EPIRB及び持ち運び式双方向無線電話装置を携帯して5人の乗組員と共に同救命筏に乗り移り、B船から退船した。</p> <p>船長Bほか5人の乗組員は、遭難信号を受信した海上保安庁が出動させた固定翼機により発見され、同機と交信後、来援した巡視艇により救助された。</p> <p>B船は、海上保安庁の監視下で漂流中、船長Bが手配したえい航業者の所属船によりえい航され、宮城県石巻港に入港した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、航行中、B船と衝突したものと考えられるが、A船が特定されていないことから、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、霧により視程が約10mとなった状況下、西南西進中、船長Bが、A船に気付くのが遅れたことから、A船を視認した時にはA船が右舷方至近まで迫っており、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、1.5Mレンジとしたレーダーで周囲の見張りを行い、B船に接近する船舶がないと思い、レーダーから目を離して書類整理等続け、また、目視で見張りを行っていた乗組員が霧によりA船を右舷方至近に接近するまで発見できなかったことから、A船に気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧により視程が約10mとなった状況下、A船が航行中、B船が西南西進中、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・霧中ではレーダーを使用するなど、常時適切な見張りを行うこと。