

船舶事故調査報告書

令和3年3月10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

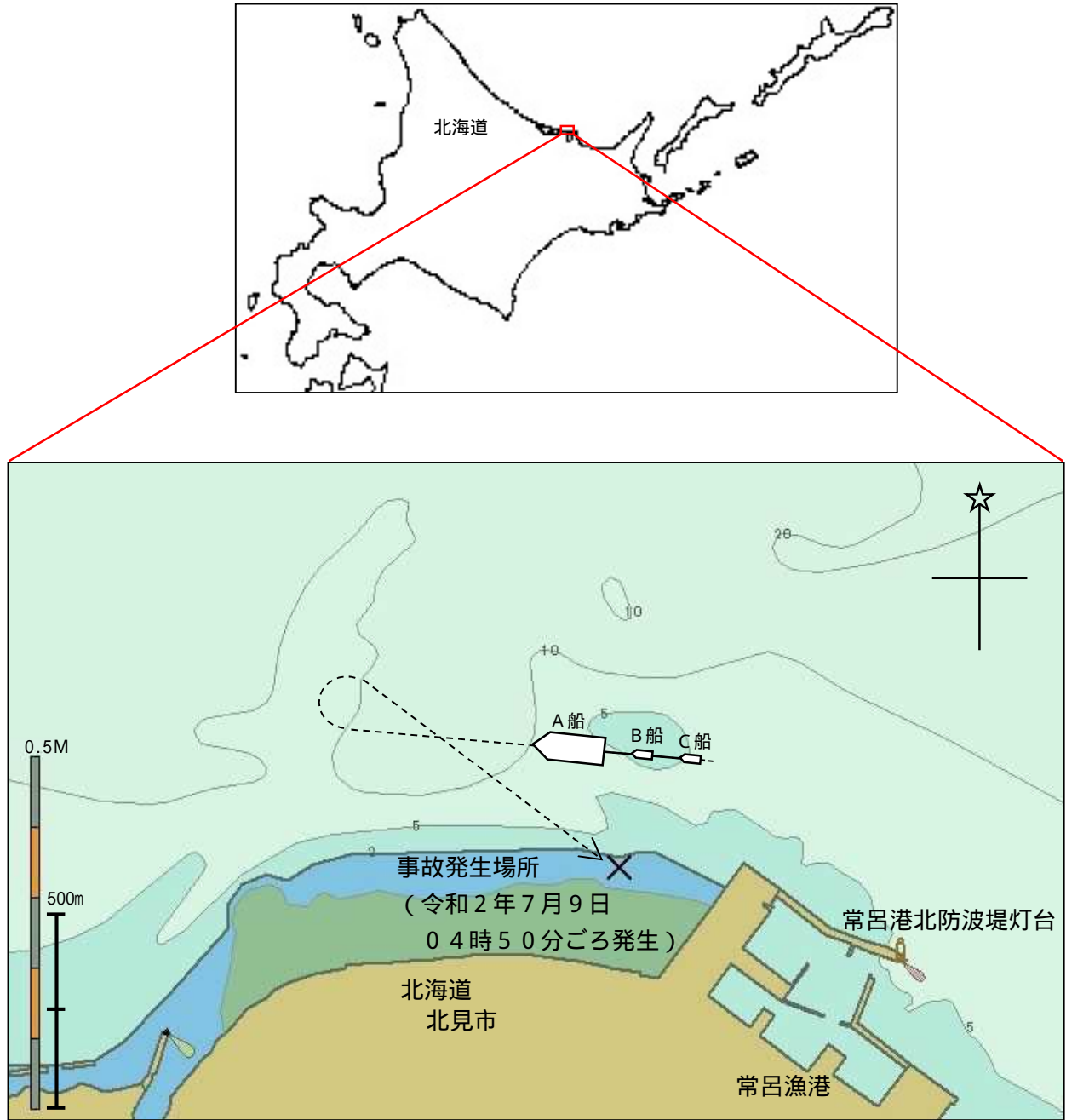
事故種類	乗揚
発生日時	令和2年7月9日 04時50分ごろ
発生場所	北海道北見市常呂漁港北西方沖 常呂港北防波堤灯台から真方位288°780m付近 （概位 北緯44°07.8 東経144°05.8）
事故の概要	漁船第五ところ丸は、漁船第十七ところ丸及び漁船第十二ところ丸をえい航して南東進中、浅所に乗り揚げた。 第五ところ丸は、甲板員1人が負傷し、シューピースに破損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年7月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第五ところ丸、19トン HK2-23855（漁船登録番号）常呂漁業協同組合 22.42m(Lr)×4.98m×1.61m、軽合金 ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成24年4月17日 B 漁船 第十七ところ丸、1.0トン HK3-129274（漁船登録番号）個人所有 6.88m(Lr)×2.04m×0.82m、FRP ガソリン機関（船外機）30kW（動力漁船登録票による）、平成29年8月12日 C 漁船 第十二ところ丸、1.2トン HK3-122947（漁船登録番号）個人所有 6.88m(Lr)×2.04m×0.80m、FRP ガソリン機関（船外機）30kW（動力漁船登録票による）、平成8年4月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 66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4月13日 免許証交付日 平成31年2月7日 （令和6年4月12日まで有効）

	<p>甲板員 A 43歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年3月24日 免許証交付日 令和2年2月25日 (令和7年3月23日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A 重傷 1人(甲板員A) B なし C なし</p>
損傷	<p>A シューピースが破損等 B なし C なし</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 北西、風力 1、視程 約50m 海象：波高 約0.4m、海面水温 約13～14、潮汐 高潮時 日出時刻：03時49分ごろ 北見市常呂町には、7月6日16時48分に濃霧注意報が発表され、本事故当ても継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか6人が乗り組み、‘A船がB船(1人乗組み)及びC船(1人乗組み)を縦列にえい航した引船列’(以下「A船引船列」という。)を構成し、令和2年7月9日04時40分ごろ常呂漁港を出港し、船長Aが操舵室で操船に当たり、‘常呂漁港西方沖約2.7海里(M)のさげ定置網漁場’(以下「本件漁場」という。)で定置網の設置作業を行う目的で本件漁場に向かった。</p> <p>船長Aは、A船引船列が西進中、本件漁場のある方角で霧が濃くなってきたと感じたので、本件漁場で定置網の設置作業を行うことをあきらめて常呂漁港に戻ることとし、操舵室前部左舷側に設置された舵輪の手前に立った姿勢で、操舵用リモコン等を使用して操船を行い、A船引船列を約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)から約8knの速力にして、沖側に向けて右旋回を開始した。</p> <p>A船引船列は、右旋回中、周囲に霧がかかり始め、船長Aが、急に視界が悪くなったと感じながら右旋回を終え、約10knの速力としてA船引船列を南東進させていたところ、04時50分ごろ、衝撃を感じ、A船の船尾船底部が‘常呂漁港西方の干出浜(岩浜)付近の浅所’(以下「本件浅所」という。)に乗り揚げたことに気付いた。</p> <p>甲板員Aは、A船の船首部に立った姿勢で、周囲の見張りを行っていたところ、本件浅所に乗り揚げた衝撃で、体勢を崩して船首側から落水し、A船の船底部に左足等をぶつけた。</p> <p>船長Aは、甲板員Aが落水したことをA船の他の乗組員から知らされ、直ちにA船の主機を停止した。</p> <p>甲板員Aは、救助されてB船に引き揚げられた。</p>

	<p>A船、B船及びC船は、それぞれが自力で航行して常呂漁港に戻った。</p> <p>甲板員Aは、常呂漁港に戻った後、北見市内の病院に搬送され、左腓骨骨折等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船の喫水は、船首約0.5m、船尾約2.5mであった。</p> <p>A船は、操舵室前部右舷側にレーダー、GPSプロッター兼魚群探知機(以下「本件GPSプロッター」という。)等が設置されていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、視力に問題はなく、眠気や疲労を感じていなかった。</p> <p>甲板員Aは、本事故当時、固型式の救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長Aは、左舷方の陸岸に近寄らないよう、陸岸から離れる方向となる沖側に向けて右旋回を開始したので、陸岸から十分に離れて航行していると思い込み、目視に頼って航行を続けたものの、右旋回後に本件GPSプロッター等を見て船位等の確認を行っていたら、右旋回をし過ぎて陸側に向かっていることに気付くことができたと思われた。</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 なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A あり、B なし、C なし</p> <p>A船引船列は、濃霧注意報が発表され、霧による視界不良の状況下、右旋回を終えて常呂漁港北西方沖を南東進中、船長Aが、陸岸から十分に離れて航行していると思い込み、目視に頼って航行を続けたことから、陸側に向かっていることに気付かずに、A船が本件浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、陸岸から離れる方向となる沖側に向かって右旋回を開始したことから、陸岸から十分に離れて航行していると思込んだものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、濃霧注意報が発表され、霧による視界不良の状況下、A船引船列が右旋回を終えて常呂漁港北西方沖を南東進中、船長Aが、陸岸から十分に離れて航行していると思い込み、目視に頼って航行を続けたため、陸側に向かっていることに気付かずに、A船が本件浅所に乗り揚げ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及び被害の軽減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"> ・船長は、視界不良の状況下で航行する際、目視に加えてGPSプロッター等の航海計器を適正に活用し、船位等の確認を行うこと。また、旋回する場合は、磁気コンパス等で方位を確認すること。

	と。
--	----

付図1 事故発生経過概略図



日本水路協会発行の航海用電子参考図 (new pec) 使用

写真1 本船

