


船舶事故調査報告書

令和3年5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2年2月3日 06時40分ごろ
発生場所	北海道えりも町えりも港南西方沖 えりも港南外防波堤西灯台から真方位207°2.5海里（M）付近 （概位 北緯41°58.6 東経143°06.9）
事故の概要	漁船第八十八幸盛丸は、南西進中、また、漁船第三十八朝日丸は、揚網しながら漂泊中、両船が衝突した。 第八十八幸盛丸は、バルバスバウに破口を伴う凹損等を生じ、また、第三十八朝日丸は、右舷中央部外板に破口を生じて浸水し、沈没した。
事故調査の経過	令和2年2月4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×A×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁船 第八十八幸盛丸、5.3トン HK2-23318（漁船登録番号）、一般社団法人北海道漁船リース 11.90m（Lr）×3.00m×1.01m、FRP ディーゼル機関、450kW、平成4年8月 第200-41068号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第三十八朝日丸、2.6トン HK3-113679（漁船登録番号）、個人所有 9.18m（Lr）×2.48m×0.57m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数60、平成元年8月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 71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 昭和50年10月9日 免許証交付日 平成29年5月22日 （令和4年6月17日まで有効） B 船長B 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 昭和50年10月9日

	免許証交付日 平成29年3月24日 (令和4年5月22日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに破口を伴う凹損、船底部外板に凹損等 B 右舷中央部外板に破口(全損)
気象・海象	気象:天気 曇り、風向 西、風力 3、視界 良好 海象:波向 西、波高 約1m 日出時刻:06時39分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、令和2年2月3日06時25分ごろ、すけとうだら固定式刺し網漁の目的で、法定灯火を表示して、えりも港を出港した。</p> <p>船長Aは、操舵室右舷側の背もたれ付きの椅子に腰を掛けて単独で操船に当たり、港口を通過後、港口の西方0.2M付近に達し、針路を南西方に向け、いつものように、えりも港の西方及び南方にある定置網の間(以下「本件水路」という。)を航行することとした。</p> <p>船長Aは、港口の西方0.2M付近を航行中、目視及び4Mレンジとしたレーダーにより、周囲を確認し、前路に他船を見掛けなかったため、自動操舵により本件水路を航行する針路に定めて、約18ノット(kn)の対地速力に増速し、南西進を開始した。</p> <p>(写真1 参照)</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>写真1 操舵室の状況</p> <p>船長Aは、GPSプロッターに表示させた過去の操業ポイントを見て、どこで操業するかを検討しながら操船していたところ、06時40分ごろ、A船の船首部がB船の右舷中央部に衝突し、B船上にA船が乗り上がった。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃が小さかったものの、右舷方にB船の操舵室が見えたのでB船と衝突してB船上に乗り上げたことを認め、所属漁業協同組合の救難所所属の僚船に無線通信で救助を要請した。</p> <p>A船は、僚船によりB船上から引き下ろされ、浸水もなく航行可能であったので、A船に移乗してきたB船の乗組員と共に、えりも港に帰港した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員1人が乗り組み、06時15分ごろ、た</p>

	<p>ら刺し網漁の目的で、法定灯火を表示してえりも港を出港し、06時35分ごろ、同港南西方沖の漁場に到着した。</p> <p>船長Bは、0.25Mレンジとしたレーダーで周囲に他船がないことを確認して、船首部にある操舵室から同室後方の甲板に移動し、左舷中央部にある揚網機の側に操船リモコンを置いて操業準備を行った。</p> <p>B船は、船首を北西方に向け、主機を中立とした漂泊状態で、甲板員が左舷側を向いて揚網機を操作し、船長Bが揚網した網から魚を外す作業分担で、揚網を始めた。</p> <p>船長Bは、数分ほど視線を下に向けて作業中、他船の航走音を認めて右舷方を見たところ、約20mの距離まで接近したA船に気付き、甲板員に「逃げろ」と叫んで船尾方に数歩移動した直後、B船の右舷中央部にA船の船首部が衝突した。</p> <p>B船乗組員は、A船乗組員に救助され、A船に移乗した。</p> <p>B船は、A船が引き下ろされた後、衝突場所付近で沈没した。</p> <p>本事故の発生は、救難所所属の僚船から、漁業協同組合を通じて、海上保安庁に通報された。</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は、本件水路が、えりも港に入出港する船舶の水路となっており、これまで、本件水路及び本件水路の出入口付近で操業中の他船を見掛けたことがなかったので、本件水路及び本件水路の出入口付近に操業中の他船はいないと思っていた。</p> <p>船長Aは、針路を定める前に周囲を確認した際、ふだんより多く船尾に積載していた漁網により、船首が浮上して船首方が見えにくい状態だったので、前路で漂泊中の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>B船は、所属漁業協同組合から、えりも港南西方沖をたこ箱漁の漁場として割り当てられており、同漁場付近で、毎年1～3月の間、好天が数日続くと予想される月に数回のみ、刺し網漁を行っていた。</p> <p>船長Bは、本件水路が、えりも港に入出港する船舶の水路となっていることを知っていたが、これまで操業中、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれていたので、支障ないと思っていた。</p> <p>B船の乗組員は、いずれも固型式の救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</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 なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、えりも港南西方沖において南西進中、船長Aが、前路に他船がいらないと思い、GPSプロッターの画面を見て、操業場所を検討しながら航行を続けていたことから、前路で操業中のB船に気付か</p>

	<p>ず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、針路を定める前に周囲を確認した際、船尾に積載していた漁網により、船首が浮上して船首方が見えにくい状態だったこと、及び本件水路及び本件水路の出入口付近で操業中の他船を見掛けたことがなかったことから、前路に他船がないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、えりも港南西方沖において揚網しながら漂泊中、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれると思い、甲板上で視線を下に向けて作業を行っていたことから、接近するA船に気付くのが遅れたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、えりも港南西方沖において、A船が南西進中、B船が揚網しながら漂泊中、船長Aが、前路に他船がないと思い、GPSプロッターの画面を見て、操業場所を検討しながら航行を続け、また、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けてくれると思い、甲板上で視線を下に向けて作業を行っていたため、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"> ・船長は、航行中は、他の作業等に意識を向けることなく、操船に専念すること。 ・船長は、見張りを行う際は、他船がないと臆断することなく、目視のほか、レーダーを活用して適切な周囲の見張りを行うこと。 ・船長は、漂泊して操業中であっても、航行中の他船が自船を避けてくれると思わず、常時適切な周囲の見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

