

船舶事故調査報告書

令和4年11月30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4年5月18日 09時00分ごろ
発生場所	北海道厚岸町厚岸漁港（北海道厚岸町厚岸湖） 厚岸三等三角点から真方位093° 1,260m付近 （概位 北緯43° 02.4′ 東経144° 52.1′）
事故の概要	漁船佳丸及び漁船辨天丸は、共に東進中、両船が衝突した。 佳丸は、乗組員4人が負傷し、船尾部に亀裂等を生じ、また、辨天丸は、船首部に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月19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 佳丸、2.0トン HK3-79028（漁船登録番号）、個人所有 6.42m (Lr) × 2.06m × 0.69m、FRP ガソリン機関（船外機）、30kW（動力漁船登録票による）、 昭和53年2月23日 B 漁船 辨天丸、1.9トン HK3-121298（漁船登録番号）、個人所有 8.46m (Lr) × 2.49m × 0.86m、FRP ガソリン機関（船外機）2基、203kW（合計）（動力漁船登録票による）、平成26年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A 84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11月28日 免許証交付日 平成30年4月17日 （令和5年10月20日まで有効） B 船長B 48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 平成3年5月10日 免許証交付日 平成30年4月17日 （令和5年4月16日まで有効）

死傷者等	<p>A 重傷 1人（甲板員A₂）、軽傷 3人（船長、甲板員A₃及び甲板員A₄）</p> <p>B なし</p>
損傷	<p>A 船尾部に亀裂、船外機が破損</p> <p>B 船首部に擦過傷、船外機（2基）が破損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員4人（以下それぞれ「甲板員A₁」、「甲板員A₂」、「甲板員A₃」、「甲板員A₄」という。）が乗り組み、あさり漁の目的で、A船の漁場であるゴメ島に向けて、令和4年5月18日08時50分ごろ‘厚岸漁港内の船揚場’（以下「A船の船揚場」という。）を出発した。</p> <p>船長Aは右舷船尾付近で座った姿勢で船外機の操作を行い、甲板員A₂及び甲板員A₃が船首部で、甲板員A₁及び甲板員A₄が中央部船尾寄り、それぞれ待機していた。（図1参照）</p> <div data-bbox="699 913 1230 1227" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 A船の乗組員の配置概略図</p> <p>A船は、船長Aが、‘北側に米島等、南側に仙台島等が存在する東西方向に延びる水路’（以下「本件水路」という。）に入る際、前後左右の確認を行ったところ、周囲に他船が見当たらなかったため、特に問題はないと思い、前方のみを見て、本件水路内を約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進していたところ、09時00分ごろA船の右舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。（図2参照）</p>

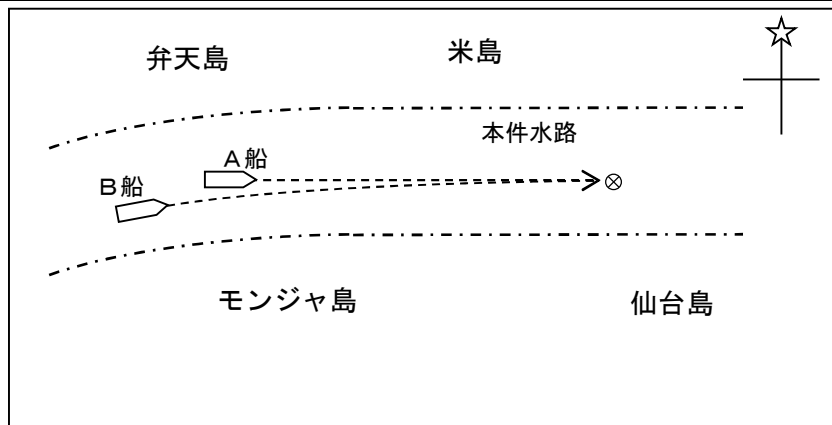


図2 船長BがA船を初認した時から衝突時までの両船の航跡（イメージ）

船長Aは、衝撃で転倒して何が起きたか分からなかった。

A船は、船体の上にB船が乗り上がって、水船状態となり、A船の乗組員全員がB船に移乗した。

船長A、甲板員A₂、甲板員A₃及び甲板員A₄は、来援した僚船に更に移乗した後、厚岸漁港内の漁業協同組合（以下「漁協」という。）付近に運ばれた。

A船は、自力航行ができず、別の僚船によって厚岸漁港内の漁協付近にえい航された。

甲板員A₂は、北海道釧路市内の病院に搬送され、左肩甲骨骨折等と診断されて入院した。

船長Aは、厚岸町内の病院に搬送され、背部打撲傷等と診断された。

甲板員A₃は、厚岸町内の病院に搬送された後、釧路市内の病院で第12胸椎椎体骨折と診断された。

甲板員A₄は、厚岸町内の病院に搬送された後、釧路市内の病院で外傷性頸部症候群と診断された。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、あさり漁の目的で、B船の漁場であるツブ島に向けて、08時50分ごろ「厚岸漁港内の係留地」（以下「B船の係留地」という。）を出発した。

船長Bは、船尾の操舵スタンド付近で立った姿勢で操船を行い、本件水路内を約10knの対地速力で、右側を航行して東進していたところ、08時58分ごろ左舷船首方20～30m付近にA船を目視で初認したが、A船が本件水路内の左側を航行していると感じたので、そのうちA船が近くの漁場に向けて左転して本件水路を出て行くと思った。（図2、図3参照）

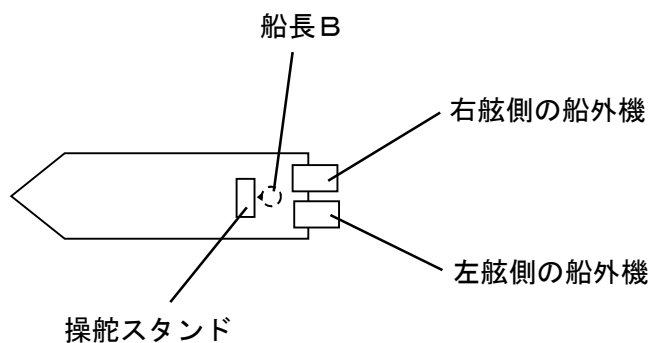


図3 B船の乗組員の配置概略図

船長Bは、本件水路の位置を示す右舷前方のボンデンに注意を向けながら、東進を続けていたものの、その間に見当たらなくなったA船が、本件水路を出て行っておらず、B船の船首が浮上した際に生じていた船首方の死角に入っているのではないかと思い、減速したところ、09時00分ごろ突然衝撃を感じた。

B船は、A船の船体の上に乗り上げた。

船長Bは、A船の乗組員全員をB船に避難させた後、船長A、甲板員A₂、甲板員A₃及び甲板員A₄を来援した僚船に移乗させ、同船の乗組員に漁協への本事故発生連絡を依頼した。

B船は、自力航行ができず、もう1隻の僚船によって厚岸漁港内の漁協付近にえい航された。

(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船、写真4 B船における操舵スタンド付近からの船首方の見通し状況 参照)

その他の事項

A船は、ふだんから、A船の船揚場を出発して、家ノ島と陸岸の間を北進後、右転し、本件水路を通過してゴメ島に向かっていった。

A船の乗組員全員は、本事故当時、救命胴衣（空気密封式）を着用していた。

船長Bが立っていた位置は、舳先から約795cmであった。

B船は、ふだんから、B船の係留地を出発して、家ノ島と陸岸の間を北進後、右転し、本件水路を通過してツブ島に向かっていった。

船長Bは、本事故当時、救命胴衣（固型式）を着用していた。

船長Bは、B船が、約10knで航行すると、船首が浮上して船首方に約30度の死角が生じていた認識はあったものの、これまで特に危険を感じたことはなかった。

分析

乗組員等の関与

A あり、B あり

船体・機関等の関与

A なし、B あり

気象・海象等の関与

A なし、B なし

判明した事項の解析

A船は、厚岸漁港の本件水路内を東進中、船長Aが、本件水路に入

	<p>る際、前後左右の確認を行ったところ、周囲に他船が見当たらず、特に問題はないと思い、前方のみを見て航行を続けたことから、船尾方から接近するB船に気付かないまま、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、厚岸漁港の本件水路内を東進中、船長Bが、A船を初認した際、A船が本件水路内の左側を航行していると感じ、そのうちA船が近くの漁場に向けて左転して本件水路を出て行くと思い込み、右舷前方のボンデンに注意を向けて航行を続けたことから、船首方のA船に気付かないまま、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船が、船長BがA船に気付かないまま、A船と衝突したのは、A船が、B船の船首が浮上した際に生じていた船首方の死角に入っていたことが関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、厚岸漁港の本件水路内において、A船及びB船が東進中、船長Aが、本件水路に入る際、前後左右の確認を行ったところ、周囲に他船が見当たらず、特に問題はないと思い、前方のみを見て航行を続け、また、船長Bが、A船を初認した際、A船が本件水路内の左側を航行していると感じ、そのうちA船が近くの漁場に向けて左転して本件水路を出て行くと思い込み、右舷前方のボンデンに注意を向けて航行を続けたため、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"> ・ 船長は、一度前後左右の確認をして、周囲に他船が見当たらなかった場合でも、特に問題はないと思わず、継続的に周囲の見張りを行うこと。 ・ 船長は、他船を認めた際、その目的地や動きを決めつけず、継続した動静監視を行うこと。 ・ 船長は、船首が浮上した際に船首方に死角が生じていた場合、立ち位置を変えるなどしてこまめに船首方をよく確認し、視界を確保すること。

付図1 事故発生場所概略図



(海上保安庁ホームページの海洋状況表示システム (海しる) を加工して使用)

写真1 A船



船外機

写真2 A船の損傷状況



船外機

写真3 B船



左舷側の船外機 (新替えされたもの)

写真4 B船における操舵スタンド付近からの船首方の見通し状況

