

船舶事故調査報告書

令和4年4月27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3年9月2日 12時00分ごろ
発生場所	北海道白老町白老港南南東方沖 白老港島防波堤灯台から真方位150° 7.6海里（M）付近 （概位 北緯42° 23.9′ 東経141° 24.2′）
事故の概要	漁船第十榮丸は、漂泊を終えて東進中、また、プレジャーボート清雲は、漂泊中、両船が衝突した。 清雲は、左舷船首部外板に破口を生じ、また、第十榮丸は、球状船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年9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 第十榮丸、14トン AM2-5467（漁船登録番号）、個人所有 14.75m（Lr）×3.87m×1.52m、FRP ディーゼル機関、503.80kW、平成5年6月8日 第212-7945号（船舶検査済票の番号） B プレジャーボート 清雲、5トン未満（長さ6.37m） 200-26582北海道、アミューズメント北海道株式会社 6.37m（Lr）×2.35m×1.06m、FRP ディーゼル機関、77.20kW、平成6年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A 61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54年3月9日 免許証交付日 平成29年2月13日 （令和4年5月6日まで有効） B 船長B 56歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年6月12日 免許証交付日 令和元年9月9日 （令和6年9月8日まで有効）
死傷者等	A なし

	B なし
損傷	A 球状船首部に擦過傷 B 左舷船首部外板に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好 海象：波向 南東、波高 約0.5m、潮流 僅かな東流
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員1人が乗り組み、令和3年9月2日05時00分ごろ北海道苫小牧市苫小牧港西港を出港し、06時30分ごろ白老港の南南東方沖の漁場に到着して、昼いか漁の操業を開始した。</p> <p>船長Aは、魚群探知機及びソナーにより魚影を追い、自動いか釣り機を使用して漁獲した後、魚影の反応が無くなれば新たな反応を探索し、移動して操業することを繰り返し、魚影に集まる僚船数十隻と共に操業を続けた。</p> <p>船長Aは、白老港の南南東方7.6M付近（以下「本件漁場」という。）で操業を行っていたところ、次第に魚影の反応が無くなり、僚船が次の魚影を求めて移動していったが、多数の漁船が混み合う中で操船を続けたので疲労を覚え、操業を中断して、漂泊し、休息をとることとした。</p> <p>船長は、2台装備しているレーダーのうち、0.25Mレンジに設定していたレーダーで、同レンジ内に他船がないことを確認した後、最大風力3の南東風が緩急を繰り返し、船首方から僅かな東流を受ける状況下、11時30分ごろ、主機を中立運転として、船首を東方に向けて漂泊を始めた。</p> <p>船長Aは、操舵室内で喫煙するなどして休憩しつつ、業者に携帯電話で連絡し、同携帯電話の受信感度が良い場所を求めて操舵室内を移動しながら、雑談を交えて機関関係の予備の部品を注文し、操舵室を出て船尾部にあるトイレに入った後、操業を再開する目的で操舵室に戻った。</p> <p>船長Aは、漂泊を始める前にレーダーで周囲を確認していたので、付近に他船はいないと思い、船首方及び0.25Mレンジに設定していたレーダー画面に一度視線を向けた後、ふだんのように、操舵室内の左舷側に立った姿勢で、主機及び舵が操作できるリモコンにより、主機を中立運転から前進に操作して、船首を東方に向けたまま発進した。</p>

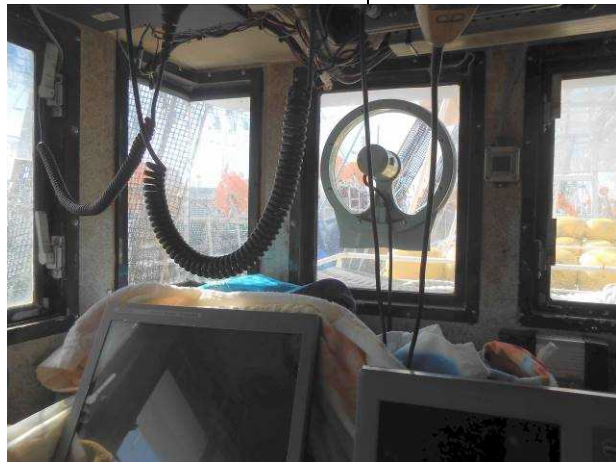


写真1、2 A船の船首方見通し状況



写真3 A船の船首端から操舵室を望む

船長Aは、主機を前進としてから十数秒後の12時00分ごろ、約5～6ノット(kn)の対地速力で東進中、衝撃を感じたので直ちに主機を後進に操作してA船を停止させ、周囲を見回したところ、A船の右舷側至近に、船首を東方に向けたB船を発見し、A船がB船と衝突したことに気付いた。

船長Aは、衝撃を感じて昇橋した甲板員と共に、B船に負傷者がいないことを確認し、B船の乗員をA船に移乗させた。

船長Aは、本事故に気付いて駆けつけた僚船の協力を得て左舷船首部外板に破口が生じたB船をA船で横抱きし、B船の出航地である苫小牧市のマリーナに向かいながら、水揚げ先の漁業協同組合担当者に携帯電話で連絡し、海上保安庁への通報を依頼した。

A船は、負傷者がなく、球状船首部に擦過傷を生じた。

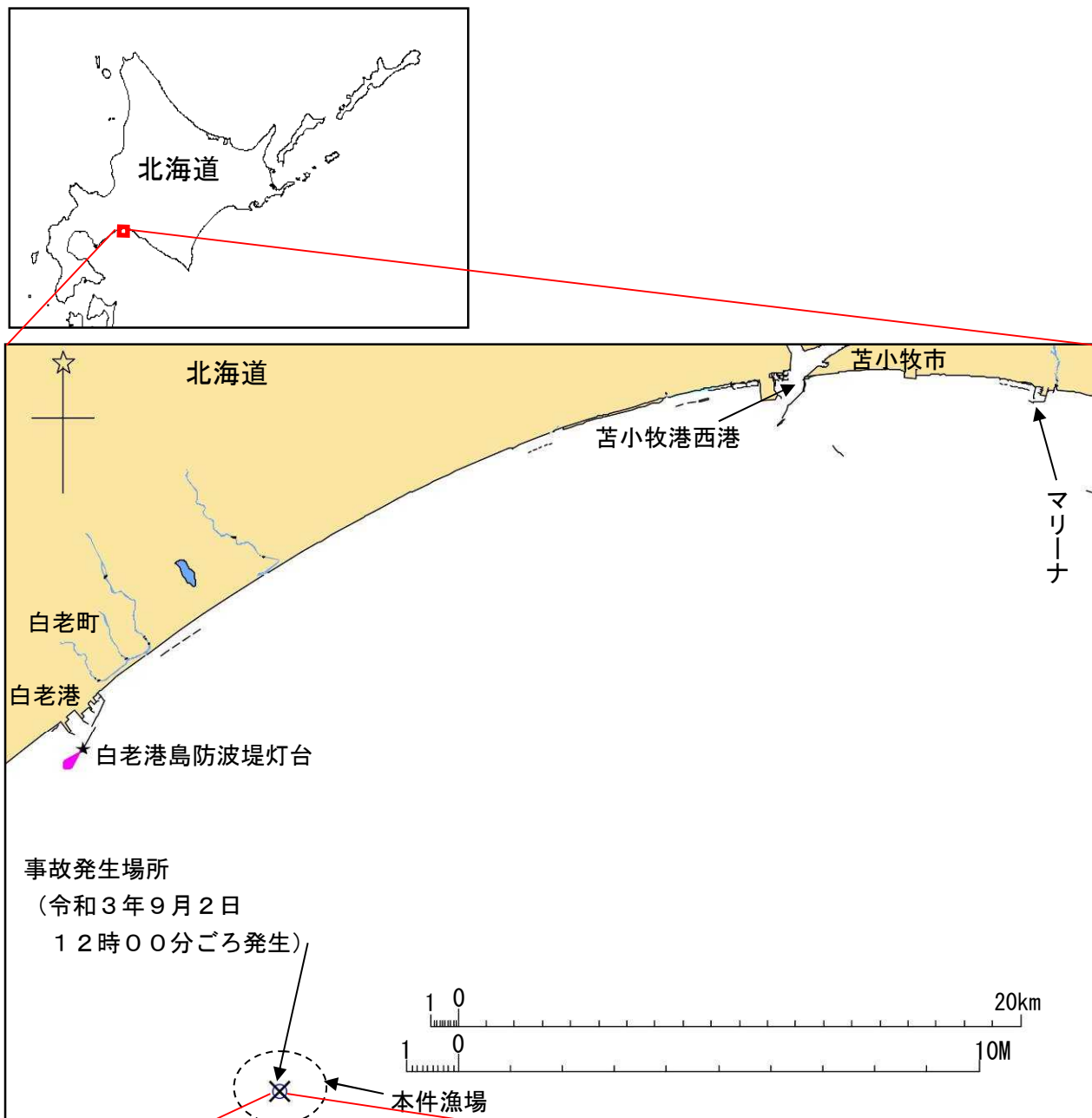
B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人(以下「同乗者」とい

	<p>う。) 1人を乗せ、いかの遊漁の目的で、苫小牧市のマリーナを05時00ごろ出航し、ふだんから釣り場に使っていた白老港の東南東方8M付近に向かい、06時10分ごろ到着して釣りを始めた。</p> <p>船長Bは、釣りを続けていたところ、本件漁場に多数のいか釣り漁船が集まって操業しているのが見えたので、釣果を求めて本件漁場に移動することとした。</p> <p>B船は、本件漁場に到着したところ、付近には、自動いか釣り機を停止し、船首を東方に向けて漂泊中のA船がいるのみだったので、A船が気付きやすいよう、A船の船首方で1回旋回した後、A船の船首方に位置し、船首を西方に向け、エンジンを停止し、最大風力3の南東風が緩急を繰り返す、船尾方から僅かな東流を受ける状況下、漂泊を始めた。</p> <p>船長Bは、エンジンを停止して1分ほどたち、B船の旋回による航走波が収まったころ、同乗者に釣りを始めても良いと伝え、同乗者が、右舷船首部にある物入れのふたに座り、北方を向いて釣りを始め、自身は左舷船尾のバッテリーカバーの上に座り、釣りを始めたようとして竿を投じてすぐに、同竿に付けた8本の釣り針が絡んだ。</p> <p>船長Bは、バッテリーカバーに座ったまま、絡んだ釣り針を解くことに意識を集中させていたところ、突然船首部に衝撃を感じ、また、B船の船首が右方に振れていることを感じた直後、B船がA船の右舷側至近にいることに気付き、A船と衝突したことが分かった。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃により船尾方に身体が投げ出され、また、同乗者は、衝突の衝撃により甲板上に尻餅をついたものの、いずれも負傷はなく、落水した者もいなかった。</p> <p>船長Bは、同乗者に負傷がないことを確かめた後、A船の甲板員から声を掛けられて、同乗者と共にA船に移乗して出航地に戻った。 (付図1 事故発生経過概略図、写真4、5 A船の状況、写真6 B船の状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船操舵室からの船首方の見通し状況は、死角となる構造物等がなかったものの、前部甲板の集魚灯の支柱等により、船首方が見えにくい状況であった。</p> <p>船長Aは、A船のレーダー2台を、それぞれ0.25Mレンジ及び4Mレンジとして作動させていたが、僚船が近距離に接近する頻度が高い操業中に使用すると警報が鳴りっ放しになるので、レーダーのガードリング機能(他船などが設定した距離環内に接近したときに警報を発する機能)を使用していなかった。</p> <p>A船の甲板員は、オーニングで覆われた前部甲板で漁獲物の整理作業を行っていたので、B船に気付かなかった。</p> <p>A船及びB船は、いずれも電子ホーンを装備していた。</p> <p>船長Bは、A船が気付きやすいように、A船の船首方にB船を漂泊</p>

	<p>させたので、A船が動き始めても、漂泊中であるB船に気付いて避けてくれるだろうと思っていた。</p> <p>船長Bは、絡んだ釣り針を解くことに意識を集中していたので、A船が接近していることに気付かず、また、風潮流により、B船が漂泊中にA船の方に流されたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>B船の同乗者は、A船に背を向ける方向（北方）を向いて釣りをしていたので、A船が接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長Bは膨脹式の、また、B船の同乗者は固型式の救命胴衣を、それぞれ着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A あり、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、本件漁場において、漂泊を終えて発進する際、船長Aが、付近に他船はいないと思い、船首方及びレーダー画面に一度視線を向けたのみで発進し、東進を続けたことから、前路で漂泊中の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、発進する際に船首方及びレーダー画面に一度視線を向けたのみであったこと、及び集魚灯の支柱等により船首方が見えにくい状況であったことから、付近に他船はいないと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、本件漁場において、漂泊中のA船の付近で漂泊中、船長Bが、A船が動き始めても、B船に気付いて避けてくれるだろうと思い、絡んだ釣り針を解くことに意識を集中して漂泊を続けていたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が気付きやすいよう、A船の船首方にB船を漂泊させていたことから、漂泊を終えたA船が動き始めても、B船に気付いて避けてくれるだろうと思っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本件漁場において、A船が漂泊を終えて東進中、B船が漂泊中のA船の付近で漂泊中、船長Aが、集魚灯の支柱等により船首方が見えにくい状況下、付近に他船はいないと思い、船首方及びレーダー画面に一度視線を向けたのみで発進し、東進を続けたため、また、船長Bが、A船が動き始めても、B船に気付いて避けてくれるだろうと思い、絡んだ釣り針を解くことに意識を集中して漂泊を続けていたため、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、発進する際、周囲に他船がないと思い込むことなく、目視による見張りの他、レーダーを併用するなどして、周囲の状況を十分に確認してから発進すること、また、いか釣り漁船等

	<p>は、集魚灯等の漁労設備により船首方の見通しが妨げられる場合があるので、十分に注意すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、操業中で僚船が密集する等、使用が困難な場合以外は、レーダーのガードリング機能を使用して、他船の接近等に備えること。・ 船長は、漂泊中であっても常時適切な見張りを行い、接近する船舶を認めるときには、余裕のある時期に音響信号を行うなど、衝突を避けるための措置を採ること。
--	---

付図1 事故発生経過概略図



<衝突に至るイメージ>

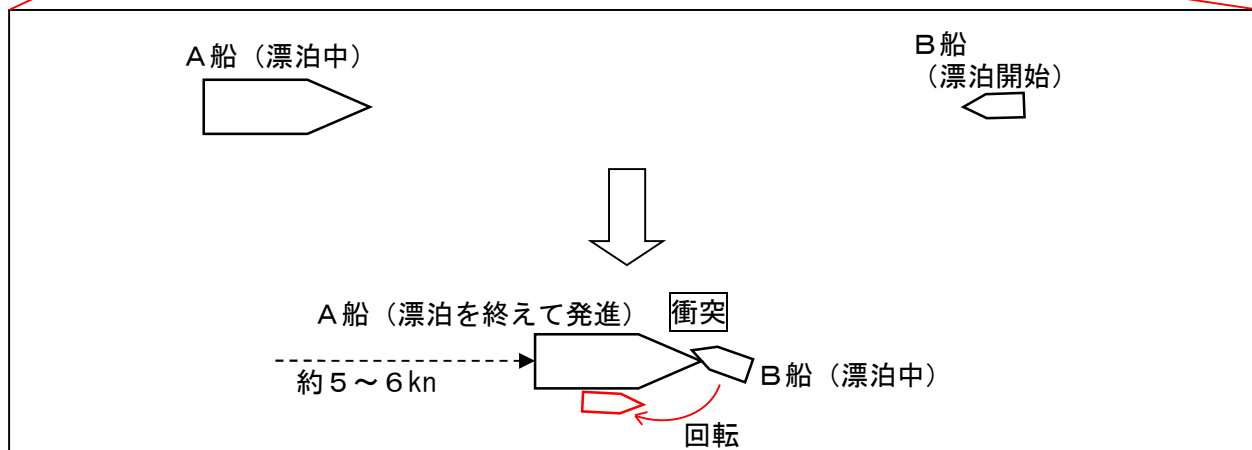


写真4、5 A船の状況



写真6 B船の状況

