

船舶事故調査報告書

令和4年9月7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6日 05時10分ごろ
発生場所	北海道増毛町増毛港北東方沖 増毛港北防波堤灯台から真方位037° 1,050m付近 (概位 北緯43° 52.0′ 東経141° 32.7′)
事故の概要	漁船第5漁盛丸は、北北東進中、また、漁船悟空丸は、船首を北北東方に向けて漂泊中、両船が衝突した。 第5漁盛丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、悟空丸は、船体後部等に破損を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月10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5漁盛丸、4.91トン HK3-82790（漁船登録番号）、個人所有 11.45m (Lr) × 2.44m × 0.78m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和53年11月20日 B 漁船 悟空丸、0.2トン HK3-104055（漁船登録番号）、個人所有 5.35m (Lr) × 1.09m × 0.38m、FRP ガソリン機関（船外機）、漁船法馬力数30、昭和59年7月20日
乗組員等に関する情報	A 船長A 80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50年8月1日 免許証交付日 令和2年11月16日 (令和7年12月12日まで有効) B 船長B 46歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成27年6月18日 免許証交付日 令和元年11月18日 (令和7年6月17日まで有効)
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船体後部及び船外機に破損</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、海面水温 約6～9℃ 日出時刻：04時20分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、北海道<small>としまえ</small>苫前町に所在する造船所に上架する目的で、令和4年5月6日05時00分ごろ増毛港を出航した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室の中央付近に前方を向いて立った姿勢で操船を行い、時折、操舵室内の左右の窓から顔を出して周囲の状況を確認しながら、北北東進した。(図1参照)</p> <div data-bbox="667 757 1321 981" data-label="Diagram"> </div> <p>図1 船長Aの操船位置概略図</p> <p>A船は、船長Aが、‘右舷前方の漁船’（以下「漁船A」という。）と‘左舷前方の漁船’（以下「漁船B」という。）を視認し、二隻の間を通過しようと思い、05時08分ごろ、手動操舵から自動操舵に切り替えて針路を少し右に転じ、約12ノットの対地速力で北北東進を続けた。</p> <p>A船は、船長Aが、視認した漁船A及び漁船Bに気をとられた状態で、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、前路にいたB船に気付かずに、05時10分ごろA船の左舷船首部とB船の船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じたので、A船を停船し、操舵室の外に出たところ、A船の左舷方に、浸水して半沈没状態となったB船とB船の付近で泳いでいる船長Bを認め、A船を船長Bに近づけて船長Bを救助した。</p> <p>A船は、船長Aが漁業協同組合に本事故発生の連絡を行った後、B船をえい航して増毛港に戻った。</p> <p>B船は、和船型の磯船で、船長Bが1人で乗り組み、たこいさり漁の目的で、04時15分ごろ‘増毛港東方の船揚場’（以下「船揚場」という。）を出発した後、船揚場の北西方沖の漁場で、漂泊して操業を開始し、たこを3杯程度漁獲した。(図2参照)</p>



図2 船長Bの操船位置概略図

船長Bは、05時08分ごろA船を初認したが、ふだんから他船が操業中のB船を避けてくれていたので、A船がB船を避けてくれると思い、操業を続け、船首を北北東方に向けた状態で、前部に座った姿勢で右舷方に向いて、釣り糸の長さの調整を行っていたところ、船尾方から接近してくるA船に気付いた。

船長Bは、A船の方を向いて両手を振って「おーい」という声を発したが、船長AがB船に気付いている様子がないと感じ、B船の回避動作が間に合わず、衝突の危険を感じて自ら海に飛び込んだ。

B船は、A船と衝突し、浸水して半沈没状態となった。

船長Bは泳いでいるところをA船に救助され、B船はA船にえい航されて増毛港に着岸した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況(未修理)、写真3 船長Aの操船模様(再現)、写真4 A船の操舵室前方の見通し状況、写真5 B船、写真6 B船の損傷状況(修理済み)、写真7 船長Bの操業模様(再現) 参照)

その他の事項

船長Aは、裸眼視力が両眼共に1.5程度であった。

船長Aは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。

船長Aは、本事故当時、レーダーを作動させていたものの磯船を感知しにくいと感じていたため、目視で見張りを行っていた。

B船のたこいさり漁は、船外機をチルトアップ状態にして漂泊し、釣り糸にいさりと呼ばれる仕掛けを取り付けてB船の右舷側の前後部から海中に流し、潮の流れ等を利用していさを引いてたこを捕るものであった。

船長Bは、裸眼視力が両眼共に2.0程度であった。

船長Bは、本事故当時、救命胴衣を着用していた。

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 なし

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、増毛港北東方沖を北北東進中、船長Aが、視認した漁船A及び漁船Bの間を通過しようと思い、二隻に気をとられて航行を続けたことから、前路のB船に気付かずに、B船と衝突したものと考えられる。

B船は、増毛港北東方沖で船首を北北東方に向けて漂泊中、船長B

	<p>が、A船を認めていたものの、ふだん他船が操業中のB船を避けてくれており、A船がB船を避けてくれると思ひ込み、操業を続けたことから、回避動作が間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、増毛港北東方沖において、A船が北北東進中、B船が船首を北北東方に向けて漂泊中、船長Aが、視認した漁船A及び漁船Bの間を通過しようと思ひ、二隻に気をとられて航行を続けたため、また、船長Bが、A船を認めていたものの、ふだん他船が操業中のB船を避けてくれており、A船がB船を避けてくれると思ひ込み、操業を続けたため、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、特定の方向の他船に気をとられないよう十分に留意し、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 船長は、周囲に他船を認めた場合、他船が自船を避けてくれると思ひ込まず、他船の動静監視を継続して行い、他船が自船を避ける様子がない場合には、有効な音響による信号等を行って自船の存在を知らせ、余裕のある時機に自船を移動させるなどして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

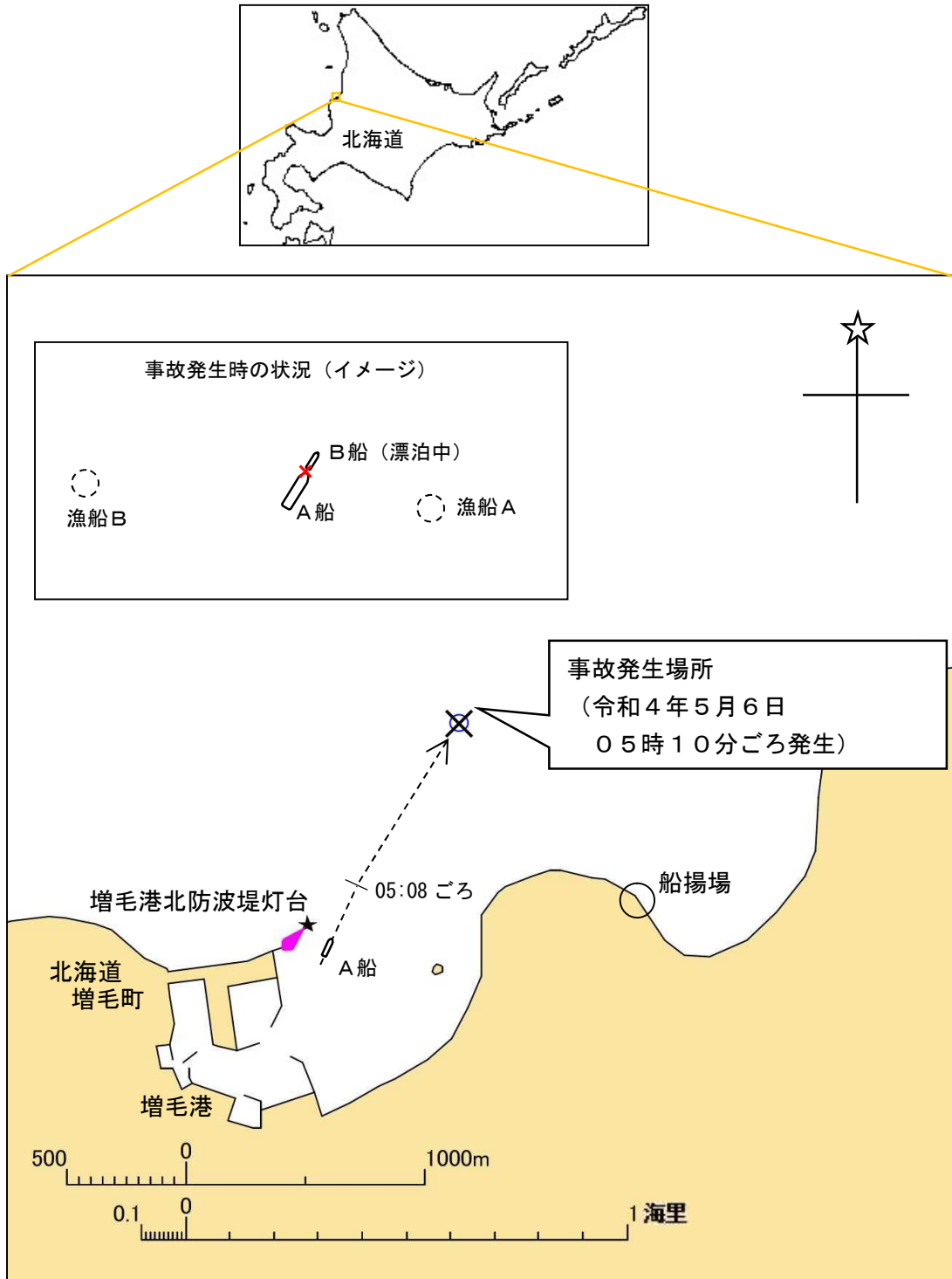


写真1 A船



写真2 A船の損傷状況（未修理）



写真3 船長Aの操船模様（再現）



写真4 A船の操舵室前方の見通し状況



写真5 B船



船外機（新替えされたもの）

写真6 B船の損傷状況（修理済み）

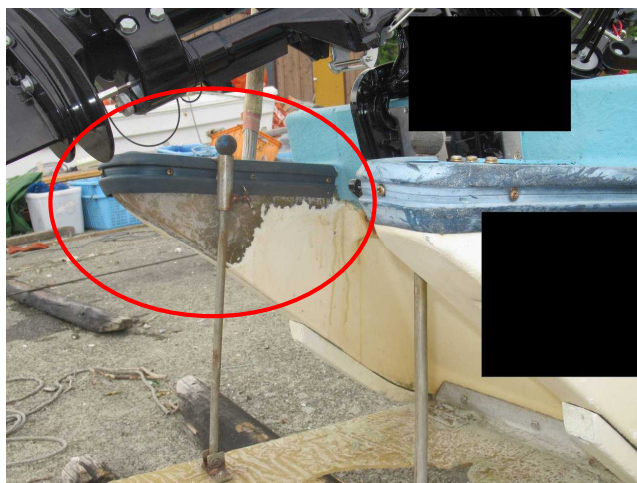


写真7 船長Bの操業模様（再現）

