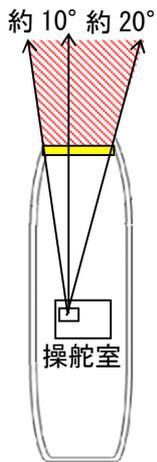


船舶事故調査報告書

令和6年11月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和6年1月29日 14時33分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港西港南南西方沖 苫小牧灯台から真方位188° 11.8海里（M）付近 （概位 北緯42° 25.6′ 東経141° 31.0′）
事故の概要	漁船第七十五豊栄丸は、西進中、また、漁船第五十五更生丸は、漂泊状態で揚網中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年1月29日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第七十五豊栄丸、13トン HK2-23677（漁船登録番号）、カネナカ中野漁業株式会社 第200-39582号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第五十五更生丸、9.7トン HK2-23663（漁船登録番号）、個人所有 第210-54165号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 右舷中央部外板に凹損、揚網機に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1～2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか5人（日本国籍2人、特定技能1号を有するインドネシア共和国籍3人）が乗り組み、すけとうだら固定式刺し網漁の目的で、苫小牧港西港を出港した。 A船は、前部甲板上の船首側に、甲板の右舷端から左舷端にわたって壁状の構造物（甲板上高さ約1.6m、以下「甲板上構造物」という。）が設けられており、船体ほぼ中央に位置する操舵室の左端にある操縦席に腰掛けた状態で視線を正面に向けると、左約10°～右約20°の範囲が死角となる状況であった。（図1、写真1参照）



■ 甲板上構造物
■ 死角の範囲



図 1 A 船操縦席からの見通し状況



写真 1 A 船の状況

船長 A は、出港後、苫小牧港西港の南方沖で揚網を行ったものの、不漁であったので漁場を移動して投網することとし、北上して魚群探索を行い、僚船と漁業無線で情報を交換していたところ、北海道白老町白老港の南方沖で漁獲があるとの情報を入手した。

船長 A は、白老港南方沖が映るよう、24Mレンジとしたレーダーで周囲を確認したところ、A 船の西方には、白老港に向けて帰港中の漁船群と思われる映像と、苫小牧港西港の南南西方沖に数個の浮標と思われる映像が映るのみであったので、浮標と思われる映像にマーキ

ングして、情報があつた白老港南方沖に向けて西進することとした。

船長Aは、前路に他船はいないと思い、110m等深線に沿うよう深度を確認し、魚影の反応があればその場で投網するつもりで、視線を操舵室の右端に設置された魚群探知機に向けて、僚船と漁業無線で情報交換しながら、約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により西進した。

A船は、110m等深線に沿って西進中、船長Aが、開放していた操舵室の窓から人の声が聞こえたので、視線を前方に向けたところ、船首方至近にB船の船体が見え、機関を全速力後進としたものの、A船の左舷船首部とB船の右舷中央部付近とが衝突した。

船長Aは、A船の乗組員に負傷がないこと及びA船に浸水等がないことを確認し、漁業無線で船長Bと通信した後、所属する漁業協同組合に状況を連絡した。

A船及びB船は、いずれも自力航行が可能であったことから帰港することとし、連絡を受けた漁業協同組合担当者は、海上保安庁に本事故発生を通報した。

B船は、船長Bほか3人が乗り組み、かれい底刺し網漁の目的で白老港を出港し、苫小牧港西港南方沖で操業の後、同港の南南西方沖に移動して、南から北に向けて設置された刺し網の南端から揚網を開始した。

B船は、主機を中立運転として漂泊し、前部甲板右舷側に装備した揚網機で刺し網を巻き揚げることにより、0.2~0.5knの速力で北上しながら揚網作業を行っていた。

操舵室に居た船長Bは、刺し網の中央部に取り付けられた^{おもり}錘が船上に揚がるのを見て、揚網作業が中盤に差し掛かったものと判断し、ふだんのように操舵室右舷側の通路に出て、次の操業の準備として揚網済みの網を後部甲板に並べる作業(以下「操業準備作業」という。)を始めることとした。

船長Bは、操舵室を出る前、6Mレンジとしたレーダーで周囲を確認したところ、B船の東方4M付近に他船の映像を認めたが、B船は揚網中であるので、他船が避けて行くものと思い、操業準備作業を始めた。

船長Bは、操業準備作業を行っていたところ、B船の東方1M付近に、B船に向けて西進するA船を視認したが、A船が漁船であることが分かり、漁の模様を確認する目的で接近しているので、そのうちにB船を避けていくものと思い、時折右舷方を見張りながら操業準備作業を続行した。

B船は、巻き上げていた刺し網の端に結ばれた錨が離底して船首が北西方を向いた頃、操業準備作業に意識を集中していた船長Bがふと右舷方を見たところ、右舷後方約50mのところ、B船の右舷中央

	<p>部付近に向けて減速することなく接近するA船を視認し、前部甲板で揚網作業中の乗組員に船尾に逃げるよう叫んだ後、A船と衝突した。</p> <p>船長Aは、ふだん、レーダーを活用し、船首を右方に振ることで、船首方の死角を補う見張りを行って操船していた。</p> <p>船長Aは、揚網中のB船を、白老港に帰港中の漁船群が設置した浮標と思ってマーキングし、前路に他船はいないものと思い込んでしまった。他船がいるのが分かっていたら、レーダーの他、船首を右に振って死角を補い、肉眼で確認して避航していたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、A船が気付いていないのが分かれば電子ホーンを鳴らすことはできたが、漁模様を確認する目的で他船が接近してくるがあるので、A船がB船に気付いていないとは思わなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、魚群探索を行いながら西進中、船長Aが、レーダーで探知したB船の映像を浮標と誤認して前路に他船はいないと思い込み、操舵室右端に設置された魚群探知機の映像を監視することに意識を集中して、前路の見張りを行わなかったことから、衝突直前にB船に気付いて主機を全速力後進としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダーで周囲を確認した際、A船の西方には、白老港に帰港中の漁船群と思われる映像及び同漁船群が設置した浮標と誤認した映像のみを探知したことから、前路に他船はいないと思い込み、死角を補う見張りを行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊状態で揚網中、船長Bが、右舷方から接近するA船を視認した際、漁模様を確認する目的で接近しており、いずれ揚網中のB船を避けると思い込みながら揚網を続け、周囲の見張りを行わなかったことから、A船に対して電子ホーンで注意を促す等の措置を採る時機を失し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が西進中、B船が漂泊して揚網中、船長Aが、レーダーで探知したB船の映像を浮標と誤認して前路に他船はいないと思い込み、前路の見張りを行わなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、右舷方から接近するA船を視認した際、漁模様を確認する目的で接近しており、いずれ揚網中のB船を避けると思い込みながら揚網を続け、周囲の見張りを行わなかったため、A船に対して電子ホーンで注意を促す等の措置を採る時機を失し、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、レーダーで浮標等と思われる物標を探知した際、漂泊状態の船舶である可能性があるため、浮標等であると速断せず、

レーダーと肉眼による見張りを併用して確実に避航すること。

- ・揚網作業中の漁船の船長は、接近する他船を認めた場合、揚網中の自船を他船が避けると思い込まず、継続的な見張りを行い、避航の様子がないまま接近を続ける場合は、有効な音響による信号で注意を促す等の措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

