

船舶事故調査報告書

令和6年8月28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5年9月16日 16時14分ごろ
発生場所	北海道 <small>まに</small> 様似町様似港南西方沖 様似港外東防波堤灯台から真方位210° 7.3海里（M）付近 （概位 北緯42° 01.0′ 東経142° 49.8′）
事故の概要	漁船うしお丸は、北西進中、また、漁船第三十八 <small>じんりき</small> 神力丸は、北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月25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 うしお丸、262トン 144287、国立大学法人北海道大学 B 漁船 第三十八神力丸、4.9トン AM3-50433（漁船登録番号）、個人所有 第212-12393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（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部に破損等
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、潮汐 高潮時
事故の経過	A 船は、大学付属の実習船で、船長Aほか13人が乗り組み、研究員及び学生計8人が乗船して、潮流計測を行いながら函館港に帰港する目的で、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により北西進していた。 A 船は、船長ほか2人が在橋して北西進中、3隻が横並びになり、前後2列が約1Mの距離をとった態勢で、様似漁港へ向けて、約10knの速力で北東進する計6隻の漁船群をレーダーで認めた。 船長Aは、前列3隻の漁船群の船尾方を通過した後、後列3隻の漁船群が、A船の船首方を右方に横切る態勢で接近を続ける状況であったので、自身が操舵につき、手動操舵に切り替えた。 船長Aは、後列3隻の漁船群のうち、東端の漁船（B船）を双眼鏡で監視したところ、操舵室内に人影らしきものが見えたので、B船がA船に気付いており、そのうちに避けてくれると思い、注意喚起の目的で、長音1発の汽笛を吹鳴し、同じ針路及び速力で航行を続けた。

	<p>船長Aは、漁船群が、同じ針路のまま接近を続けたので不審に思い、B船を再度双眼鏡で確認したところ、操舵室内に見えていたのは椅子らしきもので、操舵室が無人であることに気付いて、衝突の危険を感じた。</p> <p>船長Aは、再び長音1発の汽笛を吹鳴するとともに、右舵一杯を取ったものの、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船の速力は、船長Aが、衝突直前に減速しようとしたものの、気の焦りにより、コンビネーター^{*1}のレバーを操作すべきところ、誤って可変ピッチプロペラのダイヤルを操作したので、原速力のままであった。</p> <p>A船及びB船は、両船共負傷者及び浸水がなく、自力で航行が可能であることを確認し、船長Aが海上保安庁に本事故の発生を通報して、A船は北海道浦河町浦河港に、B船は様似港に入港した。</p> <p>船長Aは、A船が保持船で、漁船群がどのような漁を行っていたのか気になっていたこともあり、同じ針路及び速力で接近してしまったが、早い段階で漁船群を大きく避けるべきであったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、様似港南西方沖で昼いか漁の操業を終え、水揚げを行う目的で、僚船5隻と共に様似港に向けて漁場を発進した。</p> <p>船長Bは、漁場発進時、3Mレンジとしたレーダーで、周囲に僚船以外の船舶がないことを確認して、自動操舵により針路を様似港に向け、速力を約10knとした後、操舵室を離れて後部甲板に移動し、時折顔を上げて周囲を見張りながら漁具の片付け作業を始めた。</p> <p>B船は、船長Bが後部甲板での作業に意識を集中し、A船の船首方を右方に横切る態勢で接近していることに気付かないまま航行を続けていたところ、A船と衝突した。</p> <p>B船は、前方を航行する僚船とは約1M、左方を航行する僚船とは約0.5Mの距離をとって北東進していた。</p> <p>船長Bは、後部甲板での作業に意識を集中し、A船に接近していることに気付かなかった。また、後部甲板上は、主機の機関音により他船の汽笛等が聞こえづらい状況であったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、北西進中、船長Aが船首方を右方に横切る態勢で接近するB船を認めた際、B船がその内に避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、更に接近したB船の操舵室が無人であることに気付いて衝突の危険を感じ、汽笛を吹鳴して右舵一杯を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、双眼鏡によりB船の操舵室に人影らしきものが見えたこ</p>

*1 「コンビネーター」とは、レバーの位置に対応して、機関回転数と可変ピッチプロペラの翼角とを指定する速力の制御方法をいう。

	<p>とから、B船がA船に気付いており、その内に保持船であるA船を避けてくれると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、北東進中、船長Bが操舵室を無人として、後部甲板上で時折周囲を見張りながら漁具の片付け作業を行っていたところ、同作業に意識を集中し、継続的に周囲の見張りを行わなかったことから、A船の船首方を横切る態勢で接近していること、及びA船が汽笛を吹鳴したことに気付かないまま航行を続け、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、後部甲板上で作業していたことから、主機の機関音により、A船の汽笛が聞こえづらい状況だったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が北西進中、B船が北東進中、船長Aが、船首方を右方に横切る態勢で接近するB船を認めた際、汽笛を吹鳴して注意喚起をしたので、B船がそのうちにA船を避けてくれると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、また、船長Bが、後部甲板上で行っていた漁具の片付け作業に意識を集中し、継続的に周囲の見張りを行わなかったため、A船の船首方を右方に横切る態勢で接近していることに気付かず、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"> ・海上衝突予防法第17条の保持船の船長は、相手船が自船の進路を必ず避けると思い込まず、衝突のおそれがあるときは、減速するなど早期に衝突を避けるための措置を採ること。 ・船長は、船団を構成する船舶が接近を続けた際、衝突のおそれがある場合は早めに避航措置をとることが望ましい。 ・1人で乗り組む船長は、航行中、操舵室を離れることなく、目視及び航海計器を併用して周囲の見張りを継続して行うこと。

付図1 事故発生經過概略図

