

## 船舶事故調査報告書

令和8年3月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）  
委員 上野 道 雄  
委員 高橋 明 子

事故種類	衝突
発生日時	令和6年9月21日 06時54分頃
発生場所	北海道根室市花咲港南東方沖 緩島灯台から真方位109° 10.0海里（M）付近 （概位 北緯43° 09.2′ 東経145° 48.7′）
事故の概要	漁船第五太喜丸は、南東進中、また、漁船第八十八太東丸は、北東進中、両船が衝突した。 第五太喜丸は、球状船首に擦過傷を生じ、また、第八十八太東丸は、左舷船尾部外板に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和6年10月21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 第五太喜丸、199トン 142463、マル井水産有限会社 38.30m (Lr) × 7.50m × 3.35m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成27年7月10日 B 漁船 第八十八太東丸、4.9トン HK3-123906（漁船登録番号）、個人所有 12.10m (Lr) × 2.99m × 0.88m、FRP ディーゼル機関、450kW（動力漁船登録票による）、平成15年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 37歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成24年3月28日 免状交付年月日 令和4年3月11日 免状有効期間満了日 令和9年3月27日 B 船長B 71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12月5日 免許証交付日 令和元年12月12日 （令和7年11月21日まで有効）
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 球状船首に擦過傷 B 左舷船尾部外板に破口等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1m</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか16人が乗り組み、さんま棒受け網漁の目的で、令和6年9月21日06時頃花咲港を出航した。(写真1参照)</p>  <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>船長Aは、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、レーダー2台(2M及び4Mレンジで共にノースアップ表示)及びGPSプロッターを作動させ、約15ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)として、自動操舵でA船を南東進させた。</p> <p>船長Aは、操舵室にいた乗組員3人と操業の打合せを行いながら操船中、06時50分頃2Mレンジとしたレーダーで、右舷船首方約1MにB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が停止しているように見えたので、B船の北方を支障なく通過できると思い、レーダーから目を離して操業の打合せを続けた。</p> <p>船長Aは、B船の動静を監視しなかったため、B船が右舷方から接近していることに気付かずにいたところ、06時52分頃A船の船首方を右から左に横切るように航行しているB船を認めた。そのため、主機を半速力後進としたが、衝突を回避できるほど減速しなかったため左舵一杯としたもの間に合わず、A船の船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を停止させてB船の様子を見ていたところ、B船の煙突から白い煙が立ち上がり始めたので、主機に異常が生じたと思い、左転してB船に向かった。A船がB船に接近する間に、B船が左舷側に転覆した。</p> <p>船長Aは、B船の乗組員を救助した後、07時04分頃に118番通報を行った。</p>

	<p>A船は、B船の乗組員を船内に収容したまま花咲港に帰航した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、たこ籠漁の目的で、04時05分頃根室市友知漁港を出航し、05時頃花咲港南東方沖の漁場に到着して操業を行った後、06時50分頃漁場移動を開始した。</p> <p>船長Bは、操舵室中央に立って操船に当たり、レーダー2台（1.5M及び6Mレンジで共にヘッドアップ表示）及びGPSプロッター3台を作動させ、約12knの速力として、自動操舵でB船を北東進させた。</p> <p>船長Bは、漁場移動を開始するとき船首方を目視した際、他船を見掛けなかったため、前路に航行の支障となる他船はいないと思い、操舵室内の後部左舷側に設置されたGPSプロッターに顔を向け、次の漁場の位置を確認していたところ、左舷側にA船が見え、主機を全速力前進にしたものの間に合わず、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長Bは、乗組員の安否を確認した後にB船の損傷状況を確認したところ、機関室への浸水を認めたため、A船に甲板上の拡声器で救助を依頼し、付近にいた僚船に無線でA船と衝突したことを連絡した。</p> <p>B船は、船尾から沈み始め、07時頃左舷側に転覆した。</p> <p>B船の乗組員は、全員が落水したが、A船に引き揚げられて救助された。</p> <p>B船は、僚船に花咲港までえい航され、後日、廃船処分された。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、警報が頻繁に鳴るのを煩わしく感じていたので、ふだんからレーダーの自動衝突予防援助装置（ARPA）<sup>*1</sup>を作動させていないことが多く、本事故当時も同装置を作動させていなかった。</p> <p>B船のレーダーには、ARPA等、他船の接近を知らせる警報装置が装備されていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>(1) A船について</p> <p>① 船長Aは、B船を認めた際に、B船が止まっているように見えたことから、レーダーで確認しないまま、自船の航行に危険がないと臆断したものと考えられる。</p> <p>② A船にはARPAを備えたレーダーが装備されていたものの、船長Aは、ARPAの警報音を煩わしく感じていたことから、ARPAを作動させていなかったものと考えられる。</p> <p>③ ①及び②から、船長Aが操業の打合せを行うことに意識を向</p>

\*1 「自動衝突予防援助装置（ARPA: Automatic Radar Plotting Aids）」とは、レーダーから受けた情報を処理し、他船などの物標を捕捉、追尾し、その動向を予測して危険を知らせる装置をいう。

	<p>け、B船の動静を継続して監視しなかったことから、B船に対する避航動作が遅れ、A船は、航行中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>(2) B船について</p> <p>船長Bは、船首方を一見した際に他船を見掛けなかったことから、前路に航行の支障となる船舶がないと臆断したものと考えられる。</p> <p>これによって、船長Bは、GPSプロッターで作業場所を確認することに意識を向け、周囲の見張りを行わなかったことから、A船に対する避航動作が遅れ、B船は、航行中、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、花咲港南東方沖において、A船が南東進中、B船が北東進中、船長Aが、操業の打合せを行うことに意識を向け、B船の動静を継続して監視しなかったため、B船に対する避航動作が遅れ、また、船長Bが、GPSプロッターで次の作業場所を確認することに意識を向け、周囲の見張りを行わなかったため、A船に対する避航動作が遅れ、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、航行中、漂泊中の他船を認めた場合には、急に発進することを考慮し、操業の打合せを行う等、操船以外のことに意識を向けず、当該船舶の動静を継続的に監視すること。</li> <li>・ 船長は、航行中、前路に航行の支障となる船舶がないと思い込み、航海計器で次の作業場所の確認をする等、操船以外のことに意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行って操船に専念すること。</li> <li>・ 船長は、適切な見張りを行うために、レーダーのARPA機能等も有効に活用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

