

船舶事故調査報告書

平成26年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月25日（日） 11時40分ごろ
発生場所	北海道伊達市伊達港港口付近 伊達港南防波堤灯台から真方位090°70m付近 （概位 北緯42°27.7′ 東経140°51.5′）
事故調査の経過	平成26年5月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 第八十八 ^{あんゆう} 安有丸、8.5トン HK2-22969（漁船登録番号）、個人所有 13.99m（Lr）×3.75m×1.15m、FRP ディーゼル機関、504kW（動力漁船登録票による）、平成 15年11月25日 B 手漕ぎボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約3.91m×約1.17m×約0.5m、FRP 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 49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 平成2年10月26日 免許証交付日 平成23年8月31日 （平成28年8月31日まで有効） B 操縦者B 男性 65歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首に擦過傷 B 左舷船尾外板に亀裂及び擦過傷等
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、伊達港南西方沖1海里付近のほたて貝養殖施設でほたて貝を吊り下げる作業を終え、再度吊り下げるほたて貝を船内に積み込むため、同港へ向けて約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進した。 船長Aは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けてリモコンを使用して手

	<p>動操舵で操船に当たり、天気が良かったのでレーダーを休止状態として、目視で見張りを行っていた。</p> <p>船長Aは、前路で漂泊して釣り中のプレジャーボート数十隻を認め、このうち2隻が本船の進路上に漂泊していることに気付き、徐々に速力を減じた。</p> <p>船長Aは、2隻のプレジャーボートの間を通過した後、伊達港港口（以下「本件港口」という。）付近で速力を約4knに減じ、南防波堤基部付近に設置された作業場（以下「本件作業場」という。）で行っている吊り下げ用ほたて貝の仕込み作業の進捗状況等が気になり、早く着岸したいと思い、入港するため左回頭した。</p> <p>船長Aは、本件港口付近には他船はいないものと思い、本件作業場のある港奥へ視線を向け、港奥へ向けて西北西進したところ、平成26年5月25日11時40分ごろ、流木に接触したような軽い衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、機関を中立として後方を振り返ったところ、B船を認めてA船とB船が衝突したことに気付き、すぐに機関を後進としてB船に接近し、甲板員Aと共に、海に浮いているB船の3人を救助し、伊達港へ戻った。</p> <p>B船は、操縦者Bが1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、伊達港南方沖の釣り場において、風により西方から東方へ流されてはオールを使用して元の釣り場に戻り、船首を西～南西方へ向けて釣りを行っていた。</p> <p>B船は、西風により徐々に本件港口付近まで圧流されながら漂泊中、操縦者Bが、船体中央の腰掛板に腰を掛け、船尾方を向いて釣りをしていた際、他船の機関音に気付いて船首方を振り向いたところ、本件港口へ向けて北東進するA船を認めた。</p> <p>操縦者Bは、釣りを続けながら何度かA船を見たものの、A船がB船の左舷側を北東進しており、もう少しすれば、左回頭して入港し、A船とは距離が約20～30m離れているので衝突することはないものと思い、船尾方を向いて釣りを続けた。</p> <p>操縦者Bは、気配を感じて左舷側を振り向いたところ、目前に迫っているA船を認め、同乗者2人と共に大声で叫び、衝突の危険を感じた同乗者1人が海に飛び込んだが、B船の左舷船尾とA船の船首が衝突した。</p> <p>操縦者Bは、B船が右舷側に転覆し、同乗者と共に海に投げ出された。</p> <p>B船は、A船の僚船にクレーンで吊り上げられて伊達港へ上架された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、水温 約9℃</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、左舷側に風避けボードが設置されており、左舷船尾で作業をしていた甲板員Aは、左舷側の状況を視認することはできず、操舵</p>

	<p>室で操船に当たっていた船長Aと共に、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>操縦者B及び同乗者2人は、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>操縦者Bは、約4～5年前から、5月末から7月末までの間、ほぼ毎週日曜日に専ら趣味として知人を同乗させて釣りを楽しんでおり、気象及び海象状況が不良時は出発を見合わせていた。</p> <p>B船は、ふだんから、約400～500mの距離を約1～2時間を掛けて漂流しながら釣りをを行い、オールを使用して元の場所に戻ることを繰り返していた。</p> <p>B船は、本事故時、全員がそれぞれ釣り竿を両舷^{さね}に出して釣りを行っており、釣りの妨げとなるので、オールを船内に格納していた。</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>A船は、伊達港南西方沖を同港へ向けて北東進中、船長Aが、本件港口付近で左回頭して船首を港奥へ向けた際、本件作業場へ意識を向けて見張りを適切に行っていなかったことから、本件港口付近に他船はいないものと思ひ、前路で漂泊して釣り中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、伊達港南方沖で風により本件港口付近に圧流されながら漂泊して釣り中、操縦者Bが、入港態勢のA船とは距離が離れているので衝突することはないものと思ひ、釣りを続けたことから、目前に接近したA船を認めて発声したが、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、本件港口付近において、A船が北東進中、B船が漂泊して釣り中、船長Aが、左回頭して船首を港奥へ向けた際、本件作業場へ意識を向けて見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、入港態勢のA船とは距離が離れているので衝突することはないものと思ひ、釣りを続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>船長Aは、本事故後、常時レーダーを活用した見張りを行うとともに、時々、操舵室外でリモコンを使用して操船を行うこととした。</p> <p>操縦者Bは、本事故後、船長A等の助言により、B船に旗等の形象物を掲げることとし、また、漁船が頻繁に通航する本件港口付近海域での釣りを控えることとした。</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"> ・航行中は、他船を見落とすことがないよう、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・漂泊して釣り中、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。