

船舶事故等調査報告書

平成22年1月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009函第68号
事故等種類	衝突
発生日時	平成21年10月19日 00時25分ごろ
発生場所	北海道襟裳岬灯台から真方位053°36海里付近 (概位 北緯42°17.2′ 東経143°52.6′)
事故等調査の経過	平成21年10月19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	A 漁船 <sup>メハニック ブリズガリン</sup> MEKHANIK BRYZGALIN (ロシア)、4,014トン 8225515 (IMO 番号)、林カ アケイブ マリン フィッシャリー ベース (ロシア) B 漁船 第五十一 <sup>きんせい</sup> 金勢丸、160トン 127111、栗山水産株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長 (ロシア)、免状不詳 A 二等航海士 (ロシア)、免状不詳 B 船長、四級海技士 (航海)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央部外板水線上に破口 B 左舷船首部外板凹損等
事故等の経過	A船は、二等航海士Aが操船し、約3.5ノット (kn) の速力で北東方に向けてえい網中、B船は、船長Bほか13人が乗り組み、襟裳岬南東方沖の漁場に向けて船長Bが単独で当直につき、約11knの速力で南西進中、平成21年10月19日00時25分ごろ、襟裳岬北東方約36海里沖において、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。 衝突後、A船は、修理を行わないまま自力でロシアの根拠地に帰航し、B船は、海上保安部の指示により自力で北海道十勝港に入航した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風速 7～8m/s、視界 良好 海象：波高 約2m、波向 南西
その他の事項	船長Bは、A船が右反転して針路を北東に変え、B船の前路を左方に横切る態勢となったことをレーダーで確認していた。 衝突前、B船とほぼ同針路で先航していた僚船が、A船の前路をわずかに左転しながら航過した。 船長Bは、A船の灯火の見え具合及びA船を通過した僚船とB船との距離が約1.2海里あったことから、原針路及び原速力のまま、A船の後方至近を航過できるものと判断した。 船長Bは、船橋船尾側にある長いすの、船首尾線上から少し右舷側に寄った位置に腰掛け、A船が反転した後は航海計器を併用することなく見張りをを行った。 衝突直前、B船の後方を航行していた僚船から、「大丈夫か、航過できるか」との通信があり、船長Bが、応答のため船橋左舷端にある無線機に向

	<p>かう間に衝突した。</p> <p>A船及びB船とも、汽笛、発光信号、無線等により互いに呼びかける措置をとらなかった。</p>	
分析	<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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、二等航海士AがB船が漁ろう中であるA船を避航するものと判断し、警告信号等を行わなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、船長BがA船の反転後、航海計器を併用して相手船の動静を適切に監視しなかったため、A船に接近していることに気付かず、A船を避ける措置をとらなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、襟裳岬北東方沖において、A船が漁ろうに従事中、B船が南西進中、両船が衝突したことにより発生したものと考えられるが、A船の調査ができなかったことから、衝突の原因を明らかにすることができなかった。</p>	