

船舶事故調査報告書

平成23年10月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年10月5日 07時10分ごろ
発生場所	北海道豊頃町十勝大津漁港南東方沖 豊頃町十勝大津灯台から真方位126° 17.4海里（M）付近 （概位 北緯42° 30.1′ 東経143° 56.9′）
事故調査の経過	平成23年1月5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 第六十八栄久丸、184トン 126597、有限会社杉本漁業 34.44m（Lr）×7.10m×3.10m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数440、昭和58年3月 B 漁船 第一安房丸、120トン 136637、安房さば・さんま漁業生産組合 28.11m（Lr）×6.10m×2.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW（漁船法馬力数）、平成15年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年10月13日 免状交付年月日 平成22年12月27日 免状有効期間満了日 平成28年1月30日 甲板長A 男性 59歳 B 船長B 男性 50歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年4月9日 免状交付年月日 平成22年1月15日 免状有効期間満了日 平成27年4月8日 甲板長B 男性 53歳
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損等 B 左舷船首部外板に擦過傷等
事故の経過	A船は、船長A及び甲板長Aほか12人が乗り組み、北海道釧路市釧路港へ向けて十勝大津漁港南東方沖を霧による視界制限状態の中、自動操舵により、針路約020°（真方位、以下同じ。）及び速力約10ノット

	<p>(kn) (対地速力、以下同じ。)で航行していた。</p> <p>甲板長Aは、船橋に立って単独で船橋当直中、レーダーにより後方0.5 M付近に接近するB船に気付いたが、A船の速力が他船に比べて遅いことから、これまでと同様、他船がA船を追い越して航行し、後ろから衝突されることはないと思い、前方に注意を向けていた。</p> <p>B船は、船長B及び甲板長Bほか14人が乗り組み、釧路港へ向けて十勝大津漁港南東方沖を視界制限状態の中、自動操舵により速力約12.5 knで北北東進していた。</p> <p>甲板長Bは、甲板員と共に船橋当直中、レーダーにより同じ針路で約2～3 M前方を航行するA船を初めて探知したが、A船のレーダー映像が判別できなくなってA船を見失い、気付いた時にはA船が間近に迫っていた。</p> <p>両船は、平成22年10月5日07時10分ごろ、十勝大津灯台から126°17.4 M付近において、A船右舷船尾部とB船左舷船首部が衝突した。</p> <p>両船は、自力で釧路港に入港した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 南、風力 1、視界 不良</p> <p>海象：波高 約1 m、波向 南</p> <p>釧路沖に海上濃霧警報が発表されていた。</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>両船は、航行中、いずれも航海灯を点灯していたが、視界制限状態における汽笛による霧中信号を行っていなかった。</p> <p>甲板長A及び甲板長Bは、長年漁船に乗り組んで船橋当直を経験し、レーダー操作等には慣れていた。</p> <p>両船の船橋当直者は、視界制限状態の旨を船長に報告していなかった。</p> <p>両船の通信長は、本事故発生当時、互いに無線で交信していたが、衝突に気付いていなかった。</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・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船及びB船は、共に北北東進中、視界制限状態の十勝大津漁港南東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、単独で船橋当直中の甲板長Aが、B船がA船を追い越すものと思い込み、レーダーによる後方の適切な見張りを行っていなかったことから、B船が船尾部に衝突するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船橋当直中の甲板長Bがレーダーによる適切な見張りを行っていなかったことから、A船の船尾部と衝突したものと考えられる。</p> <p>両船は、視界制限状態における汽笛による霧中信号を行っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、視界制限状態の十勝大津漁港南東方沖において、A船及びB船が共に北北東進中、両船が適切な見張りを行っていなかったため、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>	

参考	<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">・ 視界制限状態となった場合、船橋当直者は船長に報告し、レーダーによる周囲の見張りをを行うとともに、汽笛による霧中信号を行うこと。
----	---