

## 船舶事故調査報告書

平成25年9月12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 根本 美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年5月6日 09時05分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港南東方沖 根室市所在の花咲灯台から真方位147° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯43° 14.3′ 東経145° 37.5′）
事故調査の経過	平成25年5月16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。
<b>事実情報</b> 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	漁船 第八十八英宝丸 <sup>えいほう</sup> 、13トン HK2-23666（漁船登録番号）、個人所有 17.05m（Lr）×4.27m×1.52m、FRP ディーゼル機関、670kW、平成22年3月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 45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6年6月3日 免許証交付日 平成20年9月3日 （平成26年6月2日まで有効） 機関長 男性 46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63年11月25日 免許証交付日 平成25年3月26日 （平成30年11月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	舵、プロペラ及びプロペラシャフトの脱落、機関室及び船員室の濡損等
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか6人が乗り組み、花咲港南方沖約205Mの漁場から花咲港へ向けて真方位約350°の針路、約10ノットの対地速力として自動操舵で北進中、機関長が、単独で船橋当直に就いていたところ、花咲港南東方約2.8Mに所在するカニ岩を視認し、また、6M及び1.5Mレンジとしたレーダー2台で同港からの出航船を探知した。 機関長は、カニ岩の東方約0.2Mに暗岩があることを知っていた

	<p>ので、カニ岩から東方に約0.5M離して航行しようと思いながら、出航船を避けるために右転したが、同船が東進するのを認めたので、左転して進路を戻し、カニ岩から約0.5Mの距離を離れたつもりでカニ岩を見ながら、これぐらいの距離を離していれば大丈夫と思っていたところ、平成25年5月6日09時05分ごろ、本船の船底が、カニ岩の東方付近の暗岩に接触したのち、衝撃を受けながら通過した。</p> <p>船長は、入港スタンバイのため、船首甲板上で待機していたところ、衝撃を感じた。</p> <p>機関長は、暗岩に乗り揚げたと思い、機関の操作を行おうとしたが、クラッチが効かず、操船が思うようにならないことに気付いた。</p> <p>機関長は、すぐに甲板員に機関室の確認を行うように指示したところ、甲板員からスタンチューブのホースが抜け、浸水している旨の報告を受け、根室漁業協同組合に救助を求めた。</p> <p>本船は、自力航行不能となり、西方に圧流されながら漂泊中、来援した漁船に乗組員を移乗させたのち、カニ岩南西方の根室市モユルリ島の東岸に乗り揚げた。</p> <p>本船は、漁船にえい航されて離礁し、花咲港へ入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、本事故当時、船首約1.0m、船尾約3.0mであった。</p> <p>船長及び機関長は、本年4月に甲板員から船長に、船長から機関長にそれぞれ職務変更していた。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、花咲港南東方沖を同港へ向けて北進中、船橋当直中の機関長が、カニ岩から東方に約0.5M離しているものと思い、カニ岩との距離を目測しながら航行したことから、カニ岩付近の暗岩に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、花咲港南東方沖を同港へ向けて北進中、船橋当直中の機関長が、カニ岩から東方に約0.5M離しているものと思い、カニ岩との距離を目測しながら航行したため、カニ岩付近の暗岩に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・浅所が点在する海域を航行する際は、特定の危険域だけでなく周囲全体に注意を向けるとともに、レーダーやGPSプロッター</li> </ul>

	<p>等の航海計器を使用して船位の確認を確実に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・事前にGPSプロッター等で予定航行経路の水路調査を十分に行い、適切な針路を選定すること。</li></ul>
--	--