

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012函第73号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年9月4日 07時00分ごろ
発生場所	北海道根室市納沙布岬南東方沖 納沙布岬灯台から真方位142°20海里付近 (概位 北緯43°07.3′ 東経146°05.8′)
事故等調査の経過	平成24年11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 第六十八北星丸、39トン 141358、有限会社飯作水産 B 漁船 第五十八福栄丸、19トン HK2-20999（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（航海）（履歴限定） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首に凹損 B 右舷中央部外板に破口、集魚灯に破損
事故等の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、色丹島沖の漁場から根室市花咲港に帰港のため、約290°（真方位、以下同じ。）の針路及び約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、また、B船は、船長Bほか7人が乗り組み、色丹島沖の漁場から花咲港に帰港のため、約290°の針路及び約10knの速力で、いずれも、霧のために視界が制限され、周囲に花咲港に向かう多数の同航船が存在する納沙布岬南東方沖を航行していた。 単独で船橋当直中の船長Aは、監視していたレーダー画面でA船に接近する他船の映像を認めたため、避航しようとして右舵を取ったが、15°以上転舵すれば、作動するように設定された警報音が鳴ったことに驚き、レーダー等で周囲の状況を確認せずに針路を戻そうとして直ちに左舵を取ったところ、平成24年9月4日07時00分ごろ、納沙布岬南東方沖において、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突した。 B船は、単独で船橋当直中の船長Bが、監視していたレーダー画面で後方から接近する他船の映像を認めたが、B船を追い越す態勢の他船がB船の針路を避けるものと思い、また、他船の映像が更に接近し、レーダー映像の中心付近となって探知できなくなったため、他船

	<p>の動静が把握できず、変針することに危険を感じ、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、A船と衝突した。</p> <p>A船及びB船は、いずれも自力で航行して花咲港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 南東、風力 3、視程 約20～30m</p> <p>海象：うねり 波高約1.5m</p> <p>本事故当時には、北海道東方海上に海上濃霧警報が発表中であった。</p>
その他の事項	<p>ロシア連邦主張の排他的経済水域内で操業する漁船は、漁場への往復時に同連邦政府と日本国政府との協定で定められたチェックポイントの通過が義務付けられており、各々の漁場で漁を終えた多数の漁船がチェックポイントを通過して花咲港に向かうため、本事故発生場所付近は同航船が集中した状況であった。</p> <p>A船では、これまで、視界が制限され、周囲に他船が多数存在するなどの状況では、経験豊富な漁ろう長が操船に当たっていたが、本事故発生時は漁ろう長が体調を崩して操舵室内の寝台で休息していたため、操船経験がほとんどない船長Aが操船を行っていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船及びB船は、視界制限状態の納沙布岬南東方沖において、花咲港に向かう同航船が集中して航行する状況下、西北西進中、A船の船首部とB船の右舷中央部が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、レーダー画面でA船に接近する他船の映像を認め、他船を避けようとして右舵を取ったところ、15°以上転舵したため、警報音が吹鳴して驚き、レーダー等で周囲の状況を確認しなかったことから、針路を戻そうとして左舵を取ったところ、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダー画面で後方から接近する他船の映像を認めたが、B船を追い越す態勢の当該他船がB船を避けるものと思いながら、当該他船の動静の監視に注意を向け、A船に気付かなかったことから、B船とA船とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、視界制限状態の納沙布岬南東方沖において、花咲港に向かう同航船が集中して航行する状況下、A船及びB船が西北西進中、両船船長がレーダー画面で他船の映像を認めたが、船長Aが、他船を避けようとして右舵を取ったところ、警報音が吹鳴し、レーダー等で周囲の状況を確認せず、また、船長Bが、B船を追い越す態勢の他船がB船を避けるものと思いながら、当該他船の動静の監視に注意を向け、A船に気付かなかったため、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>

<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>・ 不慣れな操船者は、平素から、熟練者の補助の下、多様な条件下の操船を経験して操船能力の向上に努めること。</li><li>・ 視界制限状態で多数の船舶が航行する海域においては、変針等によって他船と衝突の危険が生じ、また、特定の船舶にのみ注意していれば、他の船舶に気付かず、衝突の虞のある船舶を見落とすことがあることに留意して航行すること。</li></ul>
-----------	--