

船舶事故調査報告書

平成26年10月9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25年7月29日 04時10分ごろ
発生場所	北海道浜中町霧多布港沖 霧多布港東防波堤灯台から真方位055°895m付近 (概位 北緯43°05.4′ 東経145°08.6′)
事故調査の経過	平成25年11月18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 第七十八豊栄丸、9.7トン HK2-23661（漁船登録番号）、カネナカ中野漁業株式会社 15.85m (Lr) × 4.17m × 1.43m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成21年6月23日 第200-38645号（船舶検査済票の番号） B 漁船 昭栄丸、2.43トン HK3-85882（漁船登録番号）、個人所有 7.60m (Lr) × 2.15m × 0.68m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数45、昭和55年3月3日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60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50年4月25日 免許証交付日 平成21年10月5日 (平成27年2月21日まで有効) B 船長B 男性 52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3月6日 免許証交付日 平成21年7月7日 (平成27年3月5日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 球状船首部に擦過痕 B 左舷船尾部外板に亀裂、左舷船尾部ブルワークに折損、左舷船尾

	部係船柱の倒壊
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、霧で視界が制限された状況下、さんま流し網漁の操業のため、平成25年7月29日04時00分ごろ、岸壁を離れ、霧多布港を出港した。</p> <p>船長Aは、操舵室内左舷窓側の椅子に腰を掛けて操船し、航海灯を点灯してノースアップ表示としたレーダー2台をそれぞれ0.25海里(M)及び0.5Mレンジで作動させ、この時間帯に出漁するこんぶ漁船は少ないので、航行方向に小型漁船はいないものと思い、視界制限状態における音響信号を行わず、港口の防波堤を通過して間もなく自動操舵とし、約13～14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で東北東進中、04時10分ごろA船の球状船首とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突の衝撃と同時に左舷船首付近にB船を認め、直ちに機関を停止した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、かに籠漁の操業のため、04時00分ごろ霧多布港を出港した。</p> <p>B船は、船長Bが操縦台の後方に立って操船し、黄色回転灯を点灯してレーダーを1Mレンジで作動させ、右舷側の定置網を避けながら、約9～10knの速力で手動操舵によって東北東進中、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、突然、後方から船尾が持ち上げられるような衝撃を受けると同時にA船船首部が後頭部に当たり、負傷した。</p> <p>A船及びB船は、お互いの被害状況を確認した後、自力航行して霧多布港に戻り、岸壁に着岸した。</p> <p>船長Bは、医師に頭部打撲及び頸部^{けい}筋肉痛と診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約50m以下</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>浜中町には、6月28日15時55分に濃霧注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
その他の事項	<p>船長Aは、レーダーの調整には慣れていたが、出港した直後であり、感度の調整やF.T.C(雨雪反射抑制)の調整を十分に行っておらず、レーダー映像が判別しにくい状態で使用していた。</p> <p>船長Aは、本事故時、暗くなれば、いわし等の魚価の安い魚種が多く混じることから、明るい時間帯に限って操業を行っており、できる限り、漁場に早く着くように急いでいた。</p> <p>A船の乗組員は、出港作業を終えて操舵室の後方にある船室に移動していた。</p> <p>船長Bは、ふだん、05時00分ごろ霧多布港を出港してこんぶ漁を行っていたが、本事故時は天候不良のため、こんぶ漁が取りやめとなったので、かに籠漁に切り替えていた。</p>

	<p>船長Bは、レーダー画面右側の陸岸、定置網等の映像に注意を向けており、衝突するまでA船に気付かなかった。</p> <p>B船は、有効な音響による信号を行う手段を講じていなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界制限状態となった霧多布港沖を東北東進中、船長Aが、レーダーを映像が判別しにくい状態で使用しており、B船に気付かなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった霧多布港沖を東北東進中、船長Bが、レーダー画面右側の陸岸、定置網等の映像に注意を向けており、後方から接近するA船に気付かなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船が、有効な音響による信号を行う手段を講じ、視界制限状態における音響信号を行ってれば、B船に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、A船が視界制限状態における音響信号を行ってれば、A船に気付いた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった霧多布港沖において、A船及びB船が共に東北東進中、船長Aが、レーダーを映像が判別しにくい状態で使用しており、B船に気付かず、また、船長Bが、レーダー画面右側の陸岸、定置網等の映像に注意を向けており、後方から接近する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>
<p>参考</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"> ・視界が制限される状況となったときは、視界制限状態における音響信号を行い、F. T. Cの調整を行うなどし、レーダーによる見張りを適切に行うこととともに、そのときの状況に応じた距離で停止することができるように減速して航行すること。 ・長さ12m未満の船舶は、汽笛及び号鐘を備えない場合、有効な音響による信号を行う手段を講じておくこと。