

船舶事故調査報告書

平成26年11月13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8月23日 11時25分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港 花咲港西外防波堤灯台から真方位125°300m付近 （概位 北緯43°16.1′ 東経145°34.9′）
事故調査の経過	平成26年1月6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 ^{はなさき} 花咲丸、195トン HK1-1241（漁船登録番号）、幸運漁業株式会社 34.99m（Lr）×6.60m×2.86m、鋼 ディーゼル機関、713kW、昭和59年6月12日 B 漁船 第五十八 ^{いせ} 伊勢丸、159トン HK1-917（漁船登録番号）、アラマタ水産株式会社 32.47m（Lr）×6.20m×2.83m、鋼 ディーゼル機関、588kW、昭和59年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年5月11日 免状交付年月日 平成21年1月19日 免状有効期間満了日 平成26年5月9日 甲板員A 男性 56歳 甲板長A 男性 43歳 B 船長B 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年7月25日 免状交付年月日 平成21年3月25日 免状有効期間満了日 平成26年3月24日
死傷者等	A 重傷 1人（甲板員A）、軽傷 1人（甲板長A） B なし
損傷	A 左舷船首部ブルワーク、手摺りに曲損及び擦過傷、バルバスバウに擦過傷

	<p>B 左舷前部外板に凹損、集魚灯に折損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A、甲板長A及び甲板員Aほか14人が乗り組み、花咲港に向けて航行した。</p> <p>船長Aは、操舵室内の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1.5海里(M)レンジで作動させ、約8～9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により、花咲港港口付近に向けて西北西進中、港奥の南防波堤南端付近に出港するB船を視認し、先にすれ違った2隻の出港船と同じくB船も左舷対左舷で無難に通過するものと思い、B船を気に留めることなく航行した。</p> <p>船長Aは、その後、港内の霧が濃くなって視界制限状態となり、B船を視認することができない状況であったが、港口の東外防波堤が見えていたことから、レーダーを見ずに目視で見張りを続け、同防波堤南端付近で船首が港口中央付近に向くよう、針路を右に転じ、同じ針路及び速力で北西進中、船首方約50mにおいて、突然、霧の中から現れたB船を認め、慌てて機関を全速力後進にかけたものの、平成25年8月23日11時25分ごろA船の船首とB船の左舷前部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか15人が乗り組み、花咲港の岸壁を離れ、船長Bが、2層構造となった操舵室の上部で操船を行い、航海灯を点灯してレーダー2台を1Mレンジ及び3Mレンジで使用し、約5～6knの速力で手動操舵により、港口に向けて航行した。</p> <p>船長Bは、3Mレンジのレーダーで入港するA船を探知し、南防波堤南端付近を通過した頃、急に霧が濃くなって港口の東外防波堤と西外防波堤が視認できない状況となったので、危険と思い、速力を約2～3knに減じ、A船の動静を監視していたところ、1Mレンジのレーダー画面でA船がB船の航行方向に向かって来ることを認めたが、入港するA船が避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で南南東進中、船首方約50mにA船を認め、咄嗟に右舵一杯を取るとともに、機関を全速力後進にかけたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船の船首部付近にいた甲板長A及び甲板員Aが、転倒するなどして負傷した。</p> <p>A船及びB船は、自力航行して岸壁に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約50m以下 海象：海上 平穏</p> <p>根室市には、8月21日15時22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>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、花咲港港口付近に向けて西北西進していたとき、港内を見通すことができ、B船を約2Mに視認していた。</p> <p>A船及びB船は、視界制限状態における音響信号を行っていなかった。</p>

	<p>た。</p> <p>A船は、集魚灯を水揚げ作業のために収納しており、B船は、漁場への航行途中でも操業できるよう、舷外に出していた。</p> <p>甲板員Aは、脳挫傷、頭蓋骨骨折及び急性硬膜外血腫と、甲板長Aは、左肩甲骨部打撲とそれぞれ診断された。</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>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船は、霧で視界制限状態となった花咲港を北西進中、船長Aが、B船を視認することができない状況となったが、左舷対左舷で通過するものと思い、レーダーを見ておらず、目視で見張りを続けたことから、船首方約50mにB船を認め、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花咲港を南南東進中、船長Bが、レーダー画面でA船がB船の航行方向に向かって来ることを認めたが、入港するA船が避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった花咲港において、A船が北西進中、B船が南南東進中、船長Aが、B船を視認することができない状況となったが、左舷対左舷で通過するものと思い、レーダーを見ておらず、目視で見張りを続けており、また、船長Bが、レーダー画面でA船がB船の航行方向に向かって来ることを認めたが、入港するA船が避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行したため、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、可能であれば、VHF16チャンネルを活用して航行意図を確認することが望ましい。 ・常時レーダーによる見張りを適切に行い、視界制限状態において、自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、その速力を針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止すること。