

船舶事故調査報告書

平成26年2月27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	衝突（防波堤）
発生日時	平成25年9月25日 00時57分ごろ
発生場所	北海道岩内町岩内港の島防波堤中央部付近 岩内港東外防波堤灯台から真方位287°380m付近 （概位 北緯43°00.0′ 東経140°30.5′）
事故調査の経過	平成25年9月25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	巡視船 ほろべつ、250トン 136597、国土交通省 56.00m×7.50m×4.08m、鋼 ディーゼル機関2基、5,148kW（合計）、平成10年5月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成21年12月3日 免状交付年月日 平成21年12月3日 免状有効期間満了日 平成26年12月2日
死傷者等	なし
損傷	本船 正船首及び左舷船首外板に破口、凹損等 防波堤 コンクリートに欠損及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか19人が乗り組み、旅客フェリーの行方不明者捜索のため、平成25年9月25日00時45分ごろ岩内港東ふ頭を離岸し、同港の東外防波堤先端及び西防波堤先端との間の港口（以下「本件港口」という。）の中央付近へ向けて航行した。 船長は、本件港口の北西方300m付近に島防波堤（以下「本件防波堤」という。）が設けられているので、ふだんどおり、本件港口の中央において、面舵10°で右転を行い、港外へ向けて航行しよう、本件港口の中央を変針場所と定め、針路を真方位約295°とし、速力約6ノットで航行した。 本船は、捜索に関する連絡が入ったため、レーダー監視を行っていた主任航海士が、レーダーから離れて船橋内後方の海図台で捜索区域

	<p>の確認作業に当たり、船長が、レーダー監視を引き継いで操船指揮を行っていたところ、本件港口の中央に差し掛かった。</p> <p>船長は、レーダー画面及び目視により、東外防波堤灯台及び西防波堤灯台の灯火を確認し、慎重を期すため、再度、確認を行ったところ、西防波堤灯台の灯火を本船の左正横に認めた。</p> <p>船長は、変針場所を過ぎてしまったことに気付いたが、多少本件防波堤に近付いても、ふだんどおりに通過できるものと思い、操舵手に面舵10°を指示した。</p> <p>船長は、ふだんより船首方位の変化が少ないことを感じ、東北東風に流されているものと思い、本件防波堤までの距離が約100mとなった頃、面舵一杯を指示したが、00時57分ごろ、左舷船首が本件防波堤に平行状態で擦るように衝突し、さらに、船首が本件防波堤の突出部に衝突して本船は停止した。</p> <p>船長は、船橋内の時計で時刻を確認し、すぐに所属海上保安部へ連絡するよう、乗組員に指示した。</p> <p>本船は、風等の影響で本件防波堤に平行状態となり、離岸不能となったので、本件防波堤付近の消波ブロックにロープを取って風が治まるまで待機し、07時ごろ本件防波堤を離岸して岩内港東ふ頭へ戻った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東北東、風速 約8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、ふだん、船長ほか5人の6人体制で船橋配置に就いていたが、本事故発生時は5人体制であった。</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>あり なし あり</p> <p>本船は、岩内港を本件港口の中央へ向けて北西進中、船長が、変針場所を過ぎたことに気付いたが、ふだんどおりに面舵10°で右転して港外へ向けて航行できるものと思い、面舵10°としたことから、風に圧流されてふだんより船首方位の変化が少ない状況で航行を続け、本件防波堤に接近し、本件防波堤までの距離が約100mとなったところで面舵一杯としたものの、本件防波堤中央部付近に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダー監視を専従に行う航海士がいない状況下、変針場所に差し掛かった際、船位の確認を慎重に行おうとし、レーダー画面及び目視で灯台の灯光の確認を2回行ったことから、変針場所を過ぎたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、岩内港を本件港口の中央へ向けて北西進中、船長が、変針場所を過ぎたことに気付いたが、ふだんどおりに面</p>

	<p>舵10°で右転して港外へ向けて航行できるものと思い、面舵10°としたため、風に圧流されてふだんより船首方位の変化が少ない状況で航行を続け、本件防波堤に接近し、本件防波堤までの距離が約100mとなったところで面舵一杯としたものの、本件防波堤中央部付近に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"> ・ 変針する際は、風の状況を適確に把握し、舵効を考慮して状況に応じた舵角とすること。 ・ レーダー監視に当たらせる航海士を配置して継続的に船位の確認をすること。 ・ 情報収集は港外に出してから行うことが望ましい。