

船舶事故調査報告書

平成26年7月17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（岸壁）
発生日時	平成25年9月16日 08時30分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港 花咲港南防波堤灯台から真方位067°710m付近 （概位 北緯43°16.9′ 東経145°35.0′）
事故調査の経過	平成25年10月7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	漁船 第六十八 ^{ふくじん} 福神丸、199トン HK1-1868（漁船登録番号）、佐藤漁業生産組合 46.20m×7.50m×3.35m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成25年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 38歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成7年9月1日 免状交付年月日 平成22年4月21日 免状有効期間満了日 平成27年8月31日
死傷者等	なし
損傷	本船 バルバスバウが凹損 岸壁 なし
事故の経過	本船は、船長ほか16人が乗り組み、花咲港の東ふ頭2号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に着岸しようとして航行中、船長が、上部船橋で椅子に腰を掛けて操船を行い、徐々に速力を減じ、本件岸壁の約110m手前になり、約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で可変ピッチプロペラの翼角を0°として左舷着けするために右回頭した。 船長は、本件岸壁を注視しながら、翼角を後進5°として微速力前進で東南東進中、本件岸壁が目前に迫ったので、翼角を全速後進にしたが、行きあしが止まらず、平成25年9月16日08時30分ごろ、船首が、約2knの速力及び約45°の角度で本件岸壁に衝突した。 本船は、浸水がなく、自力航行可能であり、本件岸壁に着岸して水

	揚げを行った。
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約500m 海象：海上 平穏
その他の事項	<p>本船は、船首スラスト及び船尾スラストを装備しており、船首スラストは両舷方に推力を掛けられ、船尾スラストは、左舷方に押す方向にだけ推力を掛けることができた。</p> <p>船長は、本船が新造されて出港した8月から約1か月半の乗船経験があり、本事故発生時は7航海目であった。</p> <p>本船は、船長が、以前に乗船した船に比べ、船体及び機関の出力が大きかった。</p> <p>船長は、スラストの付いている船は、本船が初めてであり、本事故時、スラストを使用していなかった。</p> <p>本船は、漁獲物を約20t及び氷を約30t積み、ほぼ満載状態であり、喫水が船首約0.5m、船尾約1.1mであった。</p>
分析 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	あり なし なし <p>本船は、花咲港の本件岸壁に着岸作業中、船長が、本件岸壁が目前に迫り、可変ピッチプロペラの翼角を全速後進にしたが、前進行きあしが止まらなかったことから、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首スラストを活用していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、花咲港の本件岸壁に着岸作業中、船長が、本件岸壁が目前に迫り、可変ピッチプロペラの翼角を全速後進にしたが、前進行きあしが止まらなかったため、本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・着岸操船の際は、早めに可変ピッチプロペラの翼角を後進にするなどし、前進行きあしの制御を適切に行うとともに、船首スラストを有効に活用すること。