

船舶事故調査報告書

平成26年7月24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
発生日時	平成24年9月4日 10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248°40m付近 (概位 北緯43°16.7′ 東経145°34.5′)
事故調査の経過	平成25年7月16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 第八不動丸、183トン CB1-60057（漁船登録番号）、個人所有 33.14m (Lr) × 6.65m × 3.40m、鋼 ディーゼル機関、672kW、昭和60年4月1日 B 漁船 第六新興丸、132トン IT1-295（漁船登録番号）、個人所有 31.26m (Lr) × 6.50m × 2.72m、鋼 ディーゼル機関、669kW、平成3年7月23日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年4月21日 免状交付年月日 平成22年6月28日 免状有効期間満了日 平成27年11月30日 漁労長A 男性 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年11月5日 免状交付年月日 平成24年6月8日 免状有効期間満了日 平成29年7月15日 B 船長B 男性 68歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和42年4月28日 免状交付年月日 平成23年3月31日 免状有効期間満了日 平成28年3月30日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 左舷中央部外板に凹損、船橋及びサイドローラーに擦過傷、集魚灯に破損</p> <p>B 左舷船首外板、バルバスバウ等に擦過傷</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び漁労長Aほか14人が乗り組み、霧で視界制限状態となった花咲港の港口の左寄りを南防波堤に沿って航海灯を点灯して約5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南進中、漁労長Aが、単独の船橋当直に就き、ノースアップ表示としたレーダーを0.25海里(M)レンジで使用していたところ、レーダーで南防波堤南端付近に入港するB船を探知し、B船がA船の航行方向に向かって来ることを認めた。漁労長Aは、同じ針路及び速力で航行していたところ、船首で見張りを行っていた船長AからB船がA船の至近にいと大声で連絡を受けたので、可変ピッチプロペラの翼角を0°に続いて大きく後進翼角にしたものの、平成24年9月4日10時30分ごろ、花咲港において、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員Bほか13人が乗り組み、視界制限状態となった花咲港において、南防波堤南側の待機場所から水揚げ岸壁に移動するため、船長B及び甲板員Bが、船橋当直に就き、航海灯を点灯してヘッドアップ表示としたレーダーを0.25Mレンジとし、約5～6knの速力で手動操舵によって西進した。</p> <p>船長Bは、左舷側の椅子に腰を掛けて操船を行い、甲板員Bが右舷側のレーダーの前に位置し、C船の特徴のある機関音でC船が出港して行ったことを認め、ほかに出港する船はいないと思い、レーダーの画面を見ないで南防波堤南端を回って北北西進した。</p> <p>船長Bは、船首にいた乗組員の声で初めて船首至近のA船を視認し、咄嗟に舵を右に切ったところ、右方に防波堤の消波ブロックが見えたので、可変ピッチプロペラの翼角を0°に続いて後進翼角にしたが、B船はA船と衝突した。</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</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>根室市には、8月31日03時07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>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おらず、漁労長A及び船長Bも音響信号を聞いていなかった。</p> <p>漁労長Aは、船長Aが本船の可変ピッチプロペラの操作に慣れていなかったため、出入港操船を担当していた。</p> <p>船長Aは、平成24年5月からA船に乗船していた。</p> <p>船長Bは、レーダー画面が甲板員Bの陰になって見えず、甲板員BからもA船の情報を得られなかった。</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花咲港を南進中、漁労長Aが、港口の左寄りを南防波堤に沿って航行していたところ、レーダーで南防波堤南端付近に入港するB船を探知し、B船がA船の航行方向に向かって来ることを認めたが、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>漁労長Aは、視界制限状態における音響信号を行っていなかっ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北北西進中、船長Bが、C船が出港して行ったので、ほかに出港する船はないと思い込み、レーダーによる見張りを行っていなかったことから、船首至近にA船を認めることとなり、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、視界制限状態における音響信号を行っていなかったものと考えられる。</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いれば、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花咲港において、A船が南進中、B船が北北西進中、漁労長Aが、レーダーで南防波堤南端付近にB船を探知し、B船がA船の航行方向に向かって来ることを認めたが、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、C船が出港して行ったので、ほかに出港する船がないものと思い込み、レーダーによる見張りを行っていなかったため、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、レーダーを活用して見張りを適切に行うこと。 ・ 視界制限状態において、他の船舶の存在をレーダーのみで探知し、著しく接近することを避けることができない場合は、早期に衝突を避ける措置を採ること。