

船舶事故調査報告書

平成27年6月25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26年9月22日 05時10分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港港口付近 花咲灯台から真方位185° 1,380m付近 （概位 北緯43° 15.97′ 東経145° 35.24′）
事故調査の経過	平成26年11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	A 漁船 第十三伏見丸、19トン HK2-20411（漁船登録番号）、個人所有 19.42m（Lr）×4.57m×1.68m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成18年7月 第200-37667号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第三十八宏榮丸、6.6トン HK2-23214（漁船登録番号）、個人所有 12.33m（Lr）×3.13m×0.97m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成7年8月2日 第200-31724号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45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8年5月10日 免許証交付日 平成23年7月27日 （平成28年7月26日まで有効） B 船長B 男性 48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61年4月4日 免許証交付日 平成23年2月2日 （平成28年4月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首外板上縁に凹損、船首手すりに曲損及び左舷船首外板に擦過傷等 B 船首損壊及び船首集魚灯に曲損等

事故の経過

A船は、船長Aほか6人が乗り組み、さんま棒受網漁を終え、約11～12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で花咲港に向けて同港南東方0.7海里(M)付近を北西進した。

船長Aは、操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、目視並びに1M及び1.5Mレンジとしたレーダー2台により、花咲港の西外防波堤先端及び東外防波堤先端との間の港口(以下「本件港口」という。)から次々と出港する約5～6隻のいか釣り漁船を認めた。

船長Aは、ふだん、花咲港のいか釣り漁船が05時00分ごろに一斉出港し、本件港口から南進して同港南方沖の漁場へ向かうことを思い出し、A船が、これらの妨げとならないよう、本件港口の東方に設置されている定置網に近づき過ぎない程度に東方に寄って北西進を続けた。

船長Aは、2隻の漁船が本件港口を通過した後、南進せずに南東進し、A船に向かって接近して来ることを認めたが、2隻はそのうち変針してA船を避けるものと思い、2隻の動静監視を続けた。

A船は、船長Aが、2隻のうちのB船が更に接近するので、モーターホーンを何度も吹鳴したが、なおもA船に向けて接近するので、衝突の危険を感じて少し右舵を取り、機関を後進としたが、平成26年9月22日05時10分ごろ、その左舷船首とB船の左舷船首とが衝突した。

A船は、船長Aが乗組員に損傷状況を確認させるとともに船長Bと対話した後、漁業協同組合に携帯電話で連絡して自力で花咲港へ戻った。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、05時00分ごろ、花咲港の船だまりを離岸し、同航する19トン型のいか釣り漁船(以下「同航漁船」という。)の航走波を受けて船体の横揺れを繰り返しながら同港内を航行し、入港する2隻のさんま棒受網漁船と行き会った後、速力を約8knとした。

船長Bは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、0.25Mレンジとしたレーダー画面が鮮明に表示されなかったため、本件港口付近及び東外防波堤の外側の状況を把握できなかったものの、本件港口を通過後にレーダーレンジを切り替えるなどすれば、入港する他船を認めることができるものと思い、本件港口へ向かった。

船長Bは、本件港口を通過後、徐々に左転して速力を約13knに増速したところ、船首が浮上して死角が生じる状態となったが、約16knまで増速すれば死角が解消されるので、増速しながら南東進した。

B船は、船長Bが、同航漁船の航走波による船体の横揺れが収まらないので、同航走波を気にしながら航行を続けていた際、ふと前方を

	<p>見たところ、A船の船首甲板上の構造物（^{やぐら}櫓）を認め、慌てて機関を後進としたが、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが損傷状況を確認して船長Aと対話した後、漁業協同組合に携帯電話で連絡して自力で花咲港へ戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：05時04分</p>
その他の事項	<p>A船の乗組員6人は、本事故時、甲板上で着岸準備に当たっていた。</p> <p>B船は、ふだんから操舵室の窓を閉めて航行しており、本事故時、船長Bは、A船のモーターホーンの音が聞こえなかった。</p> <p>船長Bは、レーダーの電波が東外防波堤に反射してレーダー画面が鮮明に表示されなかったのではないかと思った。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、本件港口付近に向けて北西進中、船長Aが、前方から接近するB船が変針してA船を避けるものと思い、針路を保持して航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、ふだん、いか釣り漁船は花咲港南方沖の漁場に向かうこと、及びA船が定置網に寄って航行していることから、そのうちB船が変針してA船を避けると思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、本件港口付近を南東進中、船長Bが、同航漁船の航走波に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、前方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダー画面が鮮明に表示されなかったため、東外防波堤の外側の状況を把握できず、また、船首が浮上して死角が生じた状態であったが、船体の横揺れを生じさせる同航漁船の航走波に意識を向け、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本件港口付近において、A船が北西進中、B船が南東進中、船長Aが、針路を保持して航行を続け、また、船長Bが、同航漁船の航走波に意識を向け、見張りを適切に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>
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"> ・航行中は、他船を見落とすことがないように、レーダー及び目視による見張りを適切に行うこと。 ・船首が浮上して前方に死角が生じる場合は、減速して死角を解消

するか、又は船首を左右に振るなどする死角を補う操船を適切に行うこと。

- ・ 接近する船舶に対しては、できるだけ早期に汽笛を吹鳴したり、有効な音響による信号を実施したりして注意を喚起、更に接近する場合は速やかに避航すること。

付図1 事故発生経過概略図

