

船舶事故調査報告書

平成28年11月17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

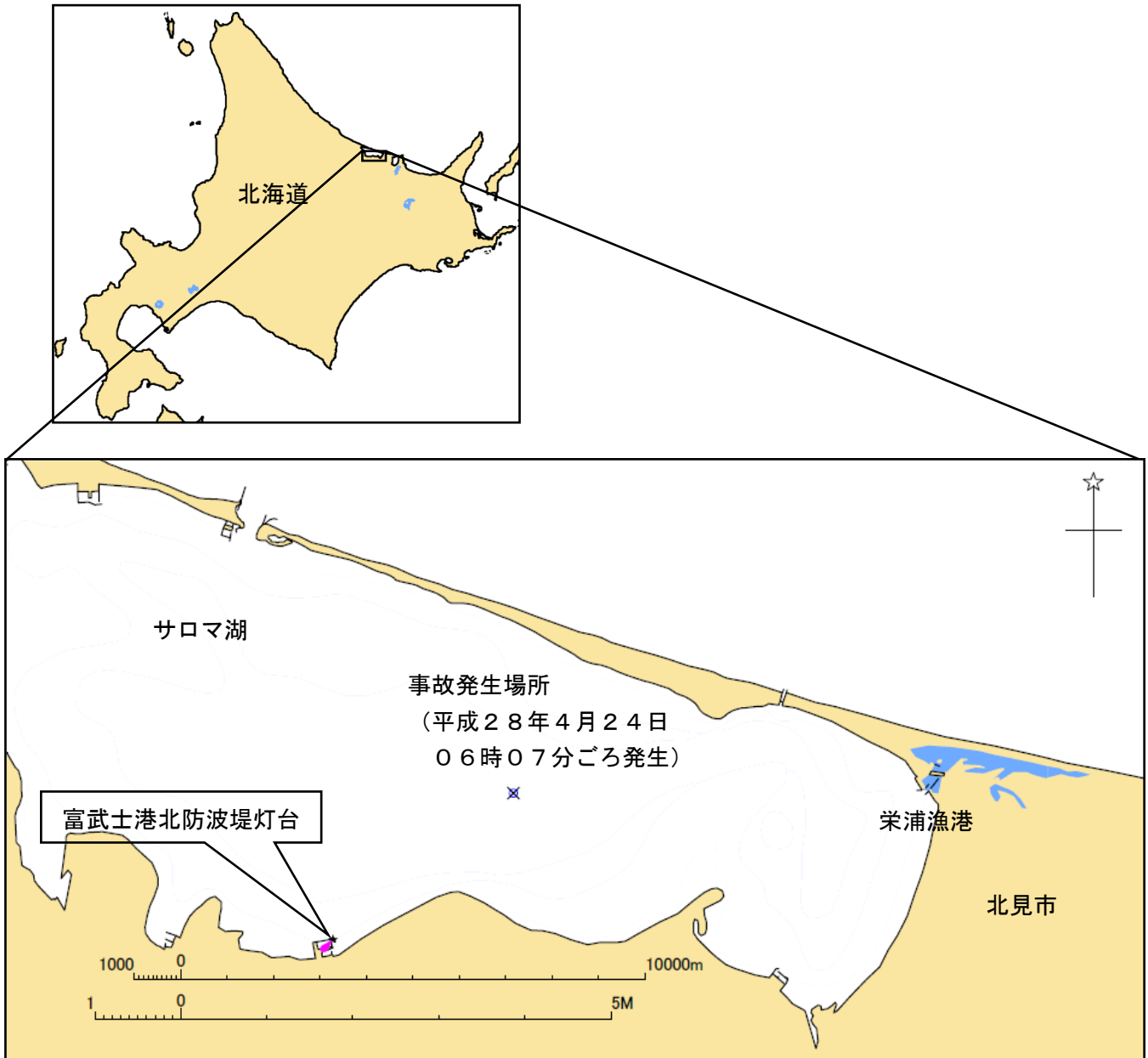
事故種類	衝突
発生日時	平成28年4月24日 06時07分ごろ
発生場所	北海道サロマ湖 富 ^{とつぶし} 武 ^{ぶし} 港北防波堤灯台から真方位051° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯44° 07.7′ 東経143° 51.5′）
事故の概要	漁船第三十三永 ^{えいとく} 徳丸は、西進中、また、漁船第八いろは丸は、東進中、両船が衝突した。 第八いろは丸は、船長が負傷し、左舷船首部外板の凹損等を生じ、また、第三十三永徳丸は、船首部外板に擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関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 第三十三永徳丸、3.8トン HK3-101821（漁船登録番号）、個人所有 9.94m（Lr）×2.72m×1.02m、FRP ディーゼル機関、254kW（動力漁船登録票による）、平成3年4月12日 B 漁船 第八いろは丸、3.8トン HK3-101824（漁船登録番号）、個人所有 9.94m（Lr）×2.72m×1.02m、FRP ディーゼル機関、214kW（動力漁船登録票による）、平成3年3月31日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 32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16年11月19日 免許証交付日 平成26年2月5日 （平成31年11月18日まで有効） B 船長B 男性 53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58年1月31日 免許証交付日 平成24年2月29日 （平成29年6月11日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）
損傷	A 船首部外板に亀裂を伴う擦過傷等 B 左舷船首部外板に亀裂を伴う凹損、操舵室圧壊等（全損）
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南西、風力 1、視程 約50m 海象：海上 平穏 サロマ湖周辺では、4月23日17時00分に発表された濃霧注意報が、本事故時も継続中であった。
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか2人が乗り組み、ほたて貝養殖施設（以下「のし」という。）にほたて貝を入れた網状の育成器約100連を吊るす目的で、平成28年4月24日05時50分ごろ、サロマ湖内の北海道北見市栄浦漁港^{さかえうら}を発して同漁港西方約4.3M沖の11-2と称する区画に設置されたのしに向かった。</p> <p>A船は、船長Aが単独で操船に当たり、手動操舵により約27ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、最狭部の幅が約50mの中通路と呼ばれる水路を航行していたとき、霧により視界制限状態になったので、約20knに減速し、オレンジ色の回転灯を点灯してレーダーを0.25Mレンジで作動させ、GPSプロッター画面に中通路を表示させて西進した。</p> <p>船長Aは、向かう予定ののしが中通路南方の区画に設置されており、中通路の途中で左転することとなるので、GPSプロッター画面で大体の変針場所を把握した後は、中通路の側端を示す標識のうち、ふだんから左転する際の目印として利用していた青い浮き球を探すため、左舷前方に視線を向けて西進した。</p> <p>A船は、船長Aが、左舷前方に青い浮き球を視認したので、約13knに減速し、舵輪を左に約180°回して左転を開始したところ、船首方至近を反航するB船に気付き、スロットルレバーを手前に引いて舵輪を中央の位置に戻したものの、06時07分ごろ、A船の船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、栄浦漁港西方約6.7M沖の11-1と称する区画に設置されたのし^{のし}で、ほたて貝の入った育成器約70連を揚収して操舵室後方の甲板上の船首側に積み、05時50分ごろ同漁港に向けて帰航を開始した。</p> <p>船長Bは、航行開始時から霧により視界制限状態であったので、黄色回転灯、船首方に向けた投光器及び船尾方に向けた作業灯をそれぞれ点灯して単独で操船に当たり、約15knの速力で手動操舵により中通路を東進した。</p> <p>船長Bは、中通路の側端を示す標識を右舷方に視認しながら同通路の右側端沿いに航行していたとき、左舷船首方を反航するA船に気付いた。</p>

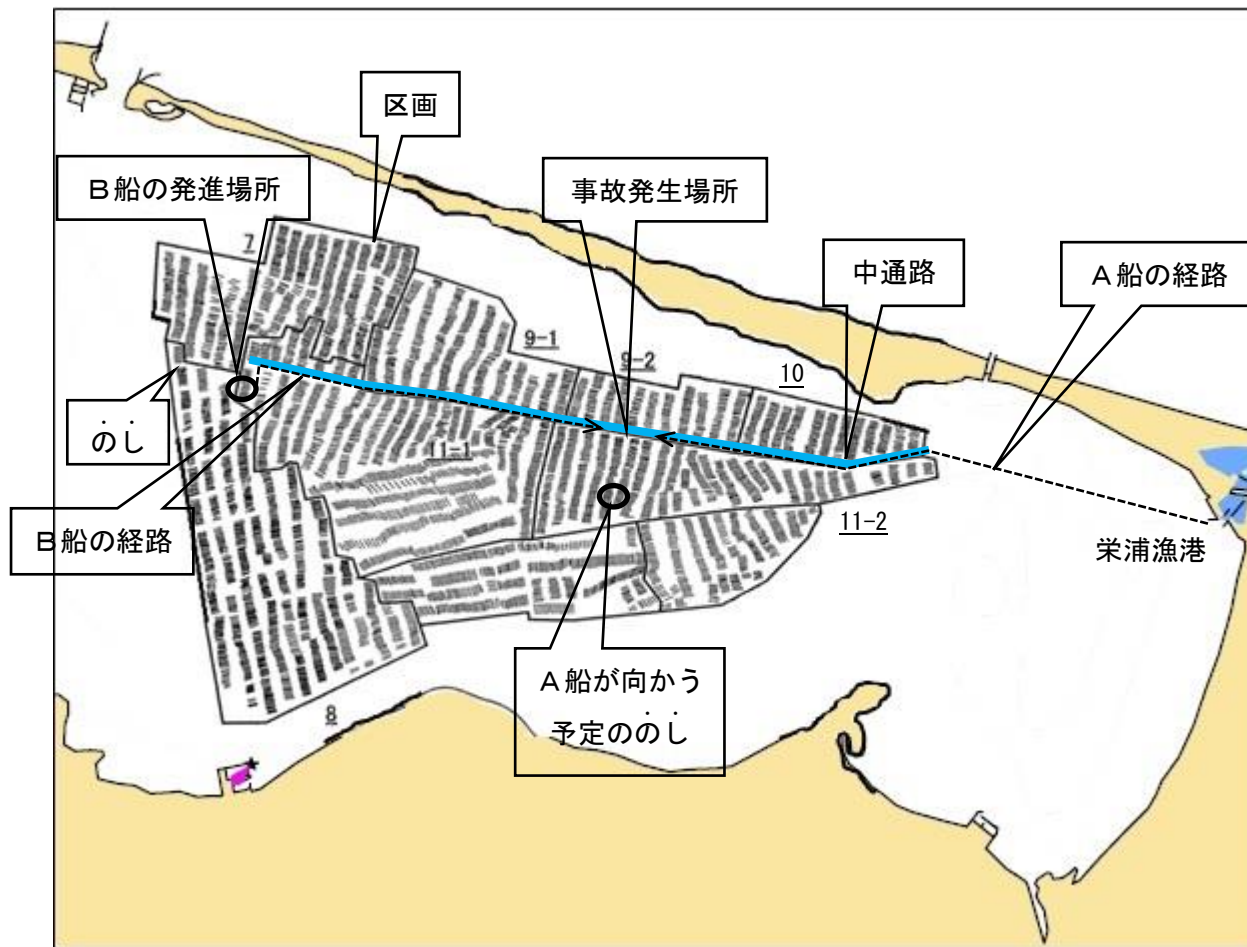
	<p>船長Bは、A船もB船に気付いているだろうから左転してくることはないと思い、針路及び速力を保持して航行したところ、A船が左転していることに気付いた。</p> <p>B船は、船長Bが、衝突の危険を感じてスロットルレバーを手前に引き、クラッチを前進から中立及び後進と連続して切り替えたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で頭部を打撲し、来援した僚船により栄浦漁港まで搬送され、病院で手当を受けた。</p> <p>B船は、A船にえい航されて栄浦漁港に戻り、後日、廃船処理等された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、付図2 中通路等の状況図、付図3 事故発生状況図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>サロマ湖内には、のしを設置するために数字で区別された区画が設けられ、9-1、9-2及び10の区画と11-1及び11-2の区画との間の水路が中通路と呼ばれていた。</p> <p>A船は、電子ホーンを装備していたが、本事故当時、霧中信号を行っていなかった。</p> <p>A船の乗組員は、救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>A船及びB船は、視界制限状態の中、航海灯等の法定灯火を表示していなかった。</p> <p>船長Aは、左舷前方に視線を向け、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、反航するB船に気付かなかった。</p> <p>船長Aは、ほたて貝が弱らないよう、早くのしに到着したいと思い、視界制限状態の中、約20knの速力で航行した。</p> <p>B船は、レーダー及び汽笛を装備していなかった。</p> <p>船長Bは、B船の推進器が船内外機であること及び帰航時は若干船首トリムとなることにより、帰航時は約15kn以下の速力とすると直進安定性が低下すると思い、視界制限状態の中、約15knの速力で航行した。</p> <p>B船の乗組員は、救命胴衣を着用していた。</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・海象等の関与</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、霧により視界制限状態のサロマ湖の中通路を西進中、船長Aが、左舷前方に視線を向け、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったことから、反航するB船に気付かずに左転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、中通路の途中で左転する際の目印となる青い浮き球を探していたことから、左舷前方に視線を向けていたものと考えられる。</p>

	<p>B船は、霧により視界制限状態のサロマ湖の中通路を東進中、船長Bが、反航するA船を認めた際、A船もB船に気付いているだろうからA船が左転することはないものと思い、針路及び速力を保持したことから、左転したA船を回避しようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、霧により視界制限状態のサロマ湖の中通路において、A船が西進中、B船が東進中、船長Aが、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、反航するB船に気付かずに左転し、また、船長Bが、反航するA船を認めた際、A船もB船に気付いているだろうからA船が左転することはないものと思い、針路及び速力を保持したため、両船が衝突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"> ・ 視界制限状態となった狭い水域では、霧中信号を行い、安全な速力で航行するとともに、レーダーを有効利用して見張りを適切に行うこと。

付図1 事故発生場所概略図



付図2 中通路等の状況図



付図3 事故発生状況図

