

船舶事故調査報告書

平成28年3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27年8月4日 18時18分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港東区の北防波堤北西端付近 釧路港東区北防波堤北灯台から真方位328°90m付近 （概位 北緯42°59.3′ 東経144°21.4′）
事故の概要	漁船第五十一永寶丸 ^{えいほう} は、北東進中、また、漁船第十八太幸丸 ^{たいこう} は、漂泊中、両船が衝突した。 第五十一永寶丸は、手すりに曲損を、また、第十八太幸丸は、外板に凹損等をそれぞれ生じた。
事故調査の経過	平成27年8月24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 第五十一永寶丸、14トン HK2-20348（漁船登録番号）、個人所有 16.59m（Lr）×4.00m×1.20m、鋼 ディーゼル機関、360.40kW、平成11年5月28日 第200-32718号（船舶検査済票の番号） B 漁船 第十八太幸丸、9.7トン HK2-18672（漁船登録番号）、個人所有 13.14m（Lr）×3.56m×1.28m、FRP ディーゼル機関、367.75kW、昭和54年4月 第200-28145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 67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51年12月3日 免許証交付日 平成24年1月30日 （平成29年2月15日まで有効） B 船長B 男性 50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63年5月20日 免許証交付日 平成24年8月9日 （平成30年5月19日まで有効）

死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部手すりに曲損等 B 右舷船首部外板に亀裂を伴う凹損等
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南南東～東、風力 2、視程 約30～50 m 海象：海上 平穏 釧路市では、8月1日15時25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3人が乗り組み、釧路港南方沖でえびこぎ網漁を終え、同港東区副港（以下「副港」という。）へ向けて針路約344°（真方位、以下同じ。）、約8.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行した。</p> <p>A船は、船長Aが、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、平成27年8月4日18時10分ごろ、釧路港東区の航路西口の西方300m付近を通過した後、ふだんどおり、約032°に変針し、約7.5knに減速した。</p> <p>船長Aは、霧により視界制限状態であるので、甲板員2人を見張り員として船首配置につけて続航中、0.75海里（M）レンジとしたレーダーにより、釧路港東区の西防波堤に沿って港内を南東進するB船の映像を認めた。</p> <p>船長Aは、B船が西防波堤南端と北防波堤北西端との間の水路（以下「本件港口」という。）から出航するものと思い、約050°に変針し、約5knに減速してレーダーレンジを0.5Mレンジに切り替えたところ、B船が西防波堤の南端付近を右転して西進したところで、その映像がレーダー画面に映らなくなったことに気付いた。</p> <p>船長Aは、レーダーレンジを0.25Mレンジに切り替えてみたが、なおレーダー画面にB船の映像が映らず、どうして映らないのだろうと不思議に感じたものの、早く副港に着岸したいと思い、また、B船は既に本件港口の西方沖を航行しているものと思い、続航した。</p> <p>A船は、船長Aが船首配置の甲板員2人に見張りをしっかりするよう指示し、手動操舵に切り替えて航行していたところ、甲板員2人の大声が聞こえるとともに、霧の中から現れたB船を認めたが、どうすることもできず、18時18分ごろ、北防波堤北西端付近において、その右舷船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> <p>A船は、船長AがB船の船名を確認し、船長Bが知人であるので携帯電話で対話した後、自力で副港に戻った。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、18時07分ごろ、釧路港南西方沖の漁場へ向けて副港を離岸した。</p> <p>B船は、船長Bが、霧により視界制限状態であるので、甲板員2人</p>

	<p>を見張り員として船首配置につけ、本件港口へ向けて西防波堤に沿って南東進した。</p> <p>船長Bは、操舵室左舷側に立って手動操舵で操船に当たり、約6.0knの速力とし、18時10分ごろ、1.5Mレンジとしたレーダーにより、南西方約1.5MにA船の映像を認めた。</p> <p>船長Bは、自動衝突予防援助装置（以下「ARPA」という。）機能を使用していなかったが、A船が本件港口を通過して副港に入航するものと思い、続航した。</p> <p>船長Bは、西防波堤の屈曲部付近で針路を右に転じ、レーダーレンジを0.5Mに切り替えて南南西進し、もうすぐ本件港口なのでレーダー画面から前方に視線を移し、目視での見張りに集中して続航した。</p> <p>B船は、西防波堤の南端付近で大きく右転しながら本件港口を通過した後、ゆっくり左転し、船首が南西方を向いた際、船長Bが、A船の動静を確認しようと思い、レーダーレンジを0.25Mに切り替えたところ、A船が前方約0.1～0.2Mまで接近していることに気づき、続航するとA船と衝突してしまうと思い、北防波堤の北西端から北西方90m付近で機関を中立として停船した。</p> <p>B船は、船長Bが、北防波堤の北西端から約90mの距離を離れているので、これぐらい間隔を空けておけばA船の入航の邪魔にならないものと思い、また、A船がレーダーでB船を認めて避航してくれるものと思い、前方を見ていたところ、大声が聞こえるとともに、霧の中から現れたA船を認め、慌ててクラッチを後進に入れたが間に合わず、A船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが船長Aと携帯電話で対話した後、出航を断念して自力で副港に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、周囲が明るかったが、それぞれ法定灯火を表示するとともに黄色回転灯を点灯していた。</p> <p>A船及びB船は、それぞれモーターホーンを備えていたが、本事故時、視界制限状態における音響信号（霧中信号）を行っていなかった。</p> <p>A船は、針路を保つことのできる最小限度の速力が約1knであった。</p> <p>A船のレーダーは、本事故後、正常に作動していた。</p> <p>船長Bは、本件港口を通過して出航するのは本事故時が4回目であり、視界制限状態では初めてであった。</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>A あり、B あり</p> <p>A あり、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A 船は、霧により視界制限状態の釧路港において、本件港口に向けて入航中、船長Aが、本件港口から出航中のB船がレーダーに映らなくなり、B船の動静が分からなくなった状況下、入航を続けたことから、本件港口付近で停船したB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、出航中のB船がレーダーに映らなくなる際、B船が西防波堤の南端付近を右転して西進していたことから、B船が既に本件港口の西方沖を航行していると思い、入航を続けたものと考えられる。</p> <p>A船のレーダーにB船の映像が映らなくなった理由については、明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態の釧路港において、本件港口から出航中、船長Bが、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、入航するA船と約0.1～0.2Mに接近して気づき、停船したもののA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、北防波堤の北西端から約90mの距離を離れているので、これぐらい間隔を空けておけばA船の入航の邪魔にならず、また、A船がレーダーでB船を認めて避航してくれるものと思ったことから、本件港口付近で停船したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧により視界制限状態の釧路港の本件港口付近において、A船が入航中、B船が出航中、船長Aが、B船がレーダーに映らなくなり、B船の動静が分からなくなった状況下、入航を続け、また、船長B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、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"> ・ 視界制限状態においては、霧中信号を吹鳴するとともに、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止すること。 ・ 視界制限状態においては、ARPA機能を使用するなどして常時レーダーによる見張りを適切に行うこと。 ・ 停船する場合、船舶の往来が多い港口付近等を避け、安全な水域を選定すること。

