

## 船舶事故調査報告書

平成28年4月14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（浮きドック）
発生日時	平成27年12月15日 03時00分ごろ
発生場所	北海道函館市函館港第2区 函館港西副防波堤灯台から真方位145° 1,450m付近 （概位 北緯41° 47.0′ 東経140° 42.5′）
事故の概要	漁船第三十三 <sup>まつえい</sup> 松栄丸は、入航中、浮きドックに衝突した。 第三十三松栄丸は、船首部に破損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月17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 第三十三松栄丸、19トン HK2-22781（漁船登録番号）、個人所有 17.96m（Lr）×4.18m×1.69m、FRP ディーゼル機関、478.08kW、平成7年12月13日 第202-4545号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 59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56年2月12日 免許証交付日 平成27年2月17日 （平成32年7月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部に破損等 浮きドック 擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、函館市臼尻港東方沖でいか一本釣り漁の操業を終え、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で函館港へ向けて北進した。 船長は、操舵室右舷側に立って自動操舵で操船に当たり、目視並びに0.5海里（M）及び0.75Mレンジとしたレーダー2台により、ふだん函館港第2区に入出航する際に通過している西防波堤南端の切り通し（以下「本件切り通し」という。）を視認し、約5knに減速し

	<p>た。</p> <p>船長は、本件切り通しを通過後、定係場所である函館市海岸町物揚場へ向けて真方位約100°の針路とし、約8knに増速したところ、レーダー画面の船首輝線付近に帯状の映像が映っていることに気づき、目視で前方を見渡したものの、周囲が暗い中に函館市内の明かり以外、船舶や構造物等を見掛けなかったため、前路に航行の妨げとなるものは何もないものと思い、航行を続けた。</p> <p>船長は、レーダー画面の帯状の映像が消滅しないのを不審に思っていたところ、平成27年12月15日03時00分ごろ、衝撃を感じ、本船の右舷船首部が浮きドックの角部に衝突したことに気付いた。</p> <p>本船は、自力で浮きドックから離れ、海岸町物揚場に着岸した。</p> <p>船長は、損傷状況を確認したところ、浸水がなかったため携帯電話で所属漁業協同組合に本事故の発生を連絡し、海上保安庁への通報等を依頼した。</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>(1) 本船</p> <p>本船は、本件切り通しを通過後、船長が入航合図のためベルを鳴らし、甲板員2人が船員室で入航準備のため着替えをしていた。</p> <p>船長は、ふだんから単独で操船を行い、函館港へは本件切り通しを通過して入航していた。</p> <p>船長は、レーダー画面に映る帯状の映像を付近の造船所に入渠中のフェリーの偽像（実際に物標のある位置以外に現れる映像）と思い、操船を続けていたので、浮きドックに全く気付かなかった。</p> <p>船長は、レーダー画面の船首輝線付近の帯状の映像に気付いた際、減速して探照灯を照射し、前方の状況を良く確認すれば浮きドックに気付くことができたと本事故後に思った。</p> <p>(2) 浮きドック</p> <p>浮きドックは、全長65m、全幅45m、深さ25.5mであり、クレーンを2台搭載していた。</p> <p>浮きドックは、12月14日19時40分ごろ引船にえい航されて函館港に入港し、本事故発生場所付近に投錨した後、バラストタンクに注水して着底していた。</p> <p>浮きドックは、本事故当時、毎2秒に1閃光を発する小型標識灯を3個、3か所の角部に設置していた。</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>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、函館港第2区に入航する際、船長が、前路に航行の妨げとなるものは何もないものと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、着底中の浮きドックに向けて航行し、浮きドックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、目視で前方を見渡したところ、船舶や構造物等を見掛けなかったため、前路に航行の妨げとなるものは何もないものと思い、また、レーダー画面の帯状の映像を偽像と思い、浮きドックに設置された標識灯にも気付かずに航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、函館港第2区に入航する際、船長が、前路に航行の妨げとなるものは何もないものと思い、見張りを適切に行っていなかったため、着底中の浮きドックに向けて航行し、浮きドックに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"> <li>・夜間、港内を航行する際は、レーダー及び探照灯を有効利用するなど、見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

