

## 船舶事故調査報告書

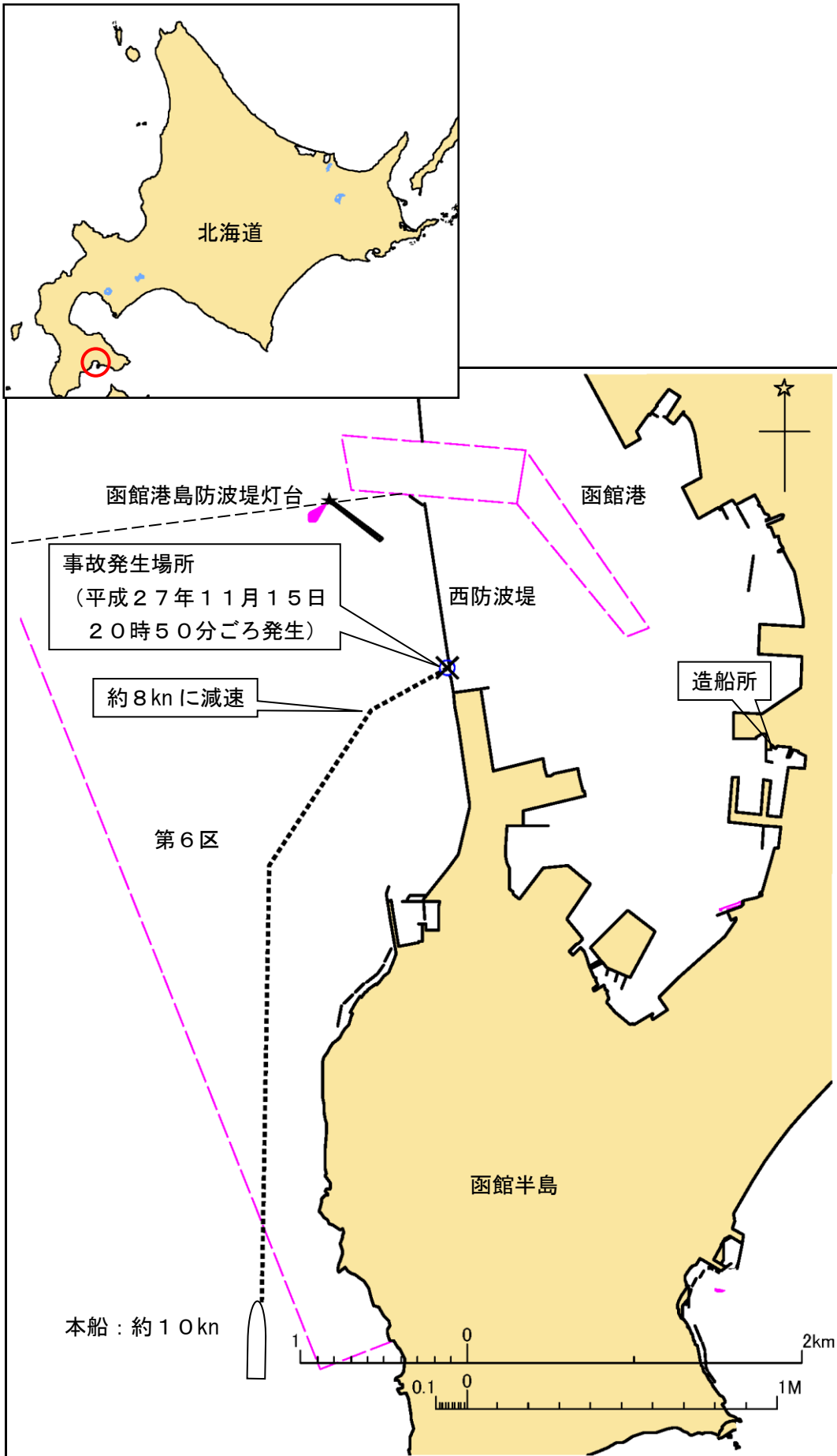
平成28年6月30日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成27年11月15日 20時50分ごろ
発生場所	北海道函館市函館港の西防波堤南端 函館港島防波堤灯台から真方位144°1,230m付近 （概位 北緯41°47.2′ 東経140°42.1′）
事故の概要	漁船第三十八瀧丸は、函館港に入港中、消波ブロックに衝突した。 第三十八瀧丸は、球状船首部に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月18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 第三十八瀧丸、9.7トン HK2-22761（漁船登録番号）、個人所有 14.98m（Lr）×3.87m×1.31m、FRP ディーゼル機関、503.82kW、平成7年4月27日 第202-4541号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 62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49年12月27日 免許証交付日 平成25年12月19日 （平成31年10月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	球状船首部左舷側に破口を伴う凹損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、北海道函館市恵山岬 <sup>えさん</sup> 南東方沖で旅客フェリーと衝突後、修理のため、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により函館港に向かった。 船長は、レーダー2台を1.5海里（M）及び0.75Mの各レンジとして作動させ、操舵室右舷側に立った姿勢で操船に当たり、函館半島の西方沖を通過した後、函館港の西防波堤基部に設けられた幅約50mの切り通し（以下「本件切り通し」という。）を通過して港内に進入するつもりで北東進した。

	<p>船長は、平成27年11月15日20時48分ごろ、本件切り通しの西南西方550m付近で約8knに減速し、本件切り通し両端に設置された標識灯の緑灯及び赤灯（以下「本件標識灯」という。）を視認し、西防波堤南端付近に向けて変針した。</p> <p>船長は、本件切り通しまで約280mとなり、レーダーで本件切り通しの位置を確認した後、目視により本件切り通しを確認しようとして視線を前方に向けたところ、後背地の明かりに紛れて本件標識灯を見失ってしまった。</p> <p>本船は、船長が、本件標識灯を目視で探しながら本件切り通しに接近し、そろそろ右転する頃と思っていたところ、目前に接近した防波堤に気づき、急いでクラッチを後進に入れたが、20時50分ごろ、球状船首部左舷側が水面下の消波ブロックと衝突した。</p> <p>本船は、船長が、損傷状況を確認し、スラスト区画に浸水はあるものの航行可能と判断し、自力で函館港内の造船所に着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図：拡大参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、函館港にはドックのためにこれまで12～13回入港していたが、全て昼間の入港であり、夜間の入港経験はなかった。</p> <p>船長は、旅客フェリーとの衝突から約3時間経過していたが、気が動転した状態が続き、目標とする本件標識灯を見失ったとき、昼間の入港と同じ方法で入港できるものと思い、レーダーを見れば本件切り通しの位置を確認することができることに思いが至らず、北東進を続けてしまったと本事故後に思った。</p> <p>本船は、探照灯を装備していなかった。</p> <p>本件標識灯は、緑灯及び赤灯共に灯質が毎4秒に1閃光で、光達距離が7.5km、灯高が9mであった。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、函館港に入港する目的で本件切り通しに向けて北東進中、船長が、後背地の明かりに紛れて目標とする本件標識灯を見失った際、昼間の入港と同じ方法で入港できるものと思い、北東進を続けたことから、水面下の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、フェリーとの衝突事故で気が動転した状態が続き、目標とする本件標識灯を見失ったとき、レーダーを見れば本件切り通しの位置を確認することができることに思いが至らず、北東進を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、函館港に入港する目的で本件切り通しに向けて北東進中、船長が、後背地の明かりに紛れて目標とする本件標</p>

	<p>識灯を見失った際、昼間の入港と同じ方法で入港できるものと思い、北東進を続けたため、水面下の消波ブロ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><b>参考</b></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>・ 夜間入港の経験がない港に入航する場合、切り通しのような狭い水路を航行しないこと。</li> <li>・ 夜間、港へ接近する場合、レーダーやGPSプロッターを併用して見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 探照灯を装備している場合、探照灯を照射して防波堤先端等の位置を確認して港内に進入すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図：拡大

