

## 船舶事故調査報告書

平成30年1月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年9月11日 05時40分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲灯台南方沖 花咲灯台から真方位173° 240m付近 (概位 北緯43° 16.6′ 東経145° 35.4′)
事故の概要	漁船第35公德丸は、漂流中、また、漁船第38宝生丸は、北北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年9月14日、主管調査官（函館事務所）を指名原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第35公德丸、2.99トン HK3-89628（漁船登録番号）、個人所有 B 漁船 第38宝生丸、2.2トン HK3-108970（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（甲板員）
損傷	A 船尾部外板に亀裂 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 霧、無風、視程 50m以下 海象：海上 平穏 根室市には、9月5日15時46分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、霧で視程が50m以下に制限された状況下、花咲灯台南方沖のこんぶ漁の操業待機場所において、操業開始時刻を待ち、船首を北東方に向けて漂流していた。 船長Aは、濃霧で視界が悪いので、機関を停止して他船等の音が聞こえるようにしていたところ、他船が近づいてくる機関音を聞いたが、操業待機場所で停船するものと思ひ、漂流を続けた。 A船は、船長Aが、B船が至近に迫ってきたのを認め、危険を感じたが、どうすることもできず、その船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長B及び甲板員1人が乗り組み、霧で視程が50m以下に制限された状況下、こんぶ漁の操業待機場所に向け、花咲港東外防波堤に沿って約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北北東進中、船長Bが、左舷方に時折見える同防波堤を見ながら船位

	<p>の確認を行い、前方を見たところ、至近にA船が見えたので、左舵を取って機関を中立にしたものの、間に合わずA船の船尾部に衝突した。</p> <p>A船及びB船は、両船の状況を確認後、花咲港に戻った。</p> <p>B船の甲板員は、右手小指の爪剥離を負った。</p> <p>船長Bは、濃霧であったので、速力を落とし、前方に注意すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、霧で視程が50m以下に制限された状況下、こんぶ漁の待機場所で機関を停止して漂流中、船長Aが、他船が近づいてくる機関音を聞いたものの停船すると思い、衝突を避ける措置を採らなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視程が50m以下に制限された状況下、北北東進中、船長Bが、約16knの速力で航行を続けたことから、前路で漂流中のA船を認めて避けようとしたものの間に合わず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、霧で視程が50m以下に制限された状況下、こんぶ漁の操業待機場所において、A船が機関を停止して漂流中、B船が北北東進中、船長Aが衝突を避ける措置を採らず、また、船長Bが約16knの速力で航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 視界制限状態で漂流する船舶は、接近する他船の動向に注意し、必要に応じて機関を用意するなどして衝突を避けるための準備をしておくこと。</li> <li>・ 視界制限状態で航行する船舶は、視界の状況に応じ、自船の操縦性能を考慮して十分に減速し、また、必要に応じて停止すること。</li> </ul>