

船舶事故調査報告書

平成30年12月19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8月25日 12時30分ごろ
発生場所	北海道色丹島東方沖 色丹島灯台から真方位085°30海里（M）付近 （概位 北緯43°53.0′ 東経147°36.0′）
事故の概要	漁船第二丸中丸は、西南西進中、また、漁船第十八三笠丸は、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年4月27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 第二丸中丸、199トン 141601、根室漁業協同組合、大坂漁業株式会社（船舶管理会社） B 漁船 第十八三笠丸、199トン 141454、鎌田水産株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 漁労長A、五級（航海） B 船長B、五級（航海） 漁労長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に凹損 B 右舷船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南南西、風速2～3m/s、視程 約50m 海象：波高 1～2m 北海道東方海上には、平成29年4月17日17時35分に海上濃霧警報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長A及び漁労長Aほか15人が乗り組み、濃霧により視程が約50mとなった状況下、漁労長A、通信士及び甲板員2人が船橋当直につき、約14ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北海道根室市花咲港に向け西南西進中、漁労長Aが、レーダーでほぼ正船首方約3MのところB船の映像を認め、小角度の右変針を行い、汽笛を吹鳴した後、船首方に接近するB船の映像を認め、衝突の危険を感じて大きく右転したが、B船と衝突した。 B船は、船長B及び漁労長Bほか16人が乗り組み、濃霧により視程が約50mとなった状況下、漁労長B及び甲板員2人が船橋当直につき、約13knの速力で漁場に向け東北東進中、漁労長Bは、レーダーでほぼ正船首方約6MのところA船の映像を認め、小角度の右変

	<p>針を行った後、A船の映像が船首輝線の左側に表示されるようになって安心していったところ、A船の映像が船首輝線の右側に移動しているように見えたので、衝突の危険を感じて大きく左転したが、A船と衝突した。</p> <p>漁労長A及び漁労長Bは、両船が衝突するまで相手船の汽笛を聞いた記憶がなかった。</p> <p>B船は、レーダーでA船の映像を認めてから両船が衝突するまで、汽笛を吹鳴しなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、霧で視界制限状態となった色丹島東方沖において西南西進中、漁労長Aが、レーダーでほぼ正船首方にB船の映像を認めた後、小角度の右変針を行ったことから、B船との通過距離を十分に確保する措置をとる時機が遅れてB船に接近してから大きく右転し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった色丹島東方沖において東北東進中、漁労長Bが、レーダーでほぼ正船首方にA船の映像を認めた後、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、A船に接近してから大きく左転し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった色丹島東方沖において、A船が西南西進中、B船が東北東進中、漁労長Aが、小角度の右変針を行ったため、B船との通過距離を十分に確保する措置をとる時機が遅れてB船に接近してから大きく右転し、また、漁労長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、A船に接近してから大きく左転し、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、レーダーで他船を認めた際は、レーダープロットングを行うなどして、他船と著しく接近することになるかどうか又は他船と衝突のおそれがあるかどうかを判断し、他船と著しく接近することになり、又は他船と衝突のおそれがあると判断した場合、十分に余裕のある時期に減速したり、大きく右に変針したりするなどして他船との通過距離を十分に確保すること。