

## 船舶事故調査報告書

令和5年12月6日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和4年9月26日 03時50分ごろ
発生場所	北海道根室市花咲港西外防波堤東端 花咲灯台から真方位220° 1,320m付近 （概位 北緯43° 16.2′ 東経145° 34.7′）
事故の概要	漁船第八十八盛勝丸は、北西進中、防波堤東端に衝突した。 第八十八盛勝丸は、船首部外板の凹損等を生じ、また、防波堤は、東端側面コンクリート部の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	令和4年9月28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 第八十八盛勝丸、199トン 141768、根室漁業協同組合 46.20m×7.50m×3.35m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成24年10月
乗組員等に関する情報	船長 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成28年6月7日 免状交付年月日 令和3年6月6日 免状有効期間満了日 令和8年6月6日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板及びバルバスバウに凹損 防波堤 東端側面コンクリート部に擦過傷及び欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	本船は、船長ほか15人が乗り組み、令和4年9月25日00時30分ごろ、さんま棒受網漁の操業を終え、花咲港の東方380海里（M）付近の漁場を発進し、同港に向かった。 船長は、日本国の排他的経済水域に入る頃、前直の航海士から引き継いで単独の船橋当直につき、操舵室左舷側の操縦席に腰を掛けて操船に当たった。 船長は、9月26日03時47分ごろ、花咲港の港界付近に至った

	<p>ので減速して約10ノットの対地速力とし、目視のみで見張りを行いながら手動操舵により、花咲港西外防波堤東灯台（単閃緑光、毎3秒に1閃光、以下「緑灯」という。）が設置された西外防波堤東端と簡易標識灯（赤色点滅灯、以下「赤灯」という。）が設置された東外防波堤南端の間の水路（可航幅約420m、以下「本件水路」という。）に向けて本船を北西進させた。</p> <p>船長は、赤灯の南方500m付近で反航船と左舷を対して通過した頃、総トン数5トン程度の小型漁船（以下「A船」という。）を港奥に初認した。</p> <p>船長は、いつものように赤灯寄りに本件水路を航行しようと考えていたところ、右舷側にLED灯約6個を点灯させたA船が、赤灯に向かって航行しているように見えたので、A船と右舷を対して通過するつもりで針路を緑灯方向に向けた。</p> <p>船長は、A船の動向を見ていたところ、左右に2～3回変針した後、本船に向首する態勢で接近するのを認め、A船の操船意図に疑問を持ったものの、A船が避航船で、そのうち本船の右舷側を通過していくと思い、同じ針路及び速力で航行した。</p> <p>船長は、本件水路に向けて右舵を取る時機をうかがいながら航行していたところ、A船が本船に向首する態勢で接近を続け、03時50分ごろ、右舵を取ることができないまま、本船の船首部が西外防波堤東端側面に衝突し、擦過した。</p> <p>船長は、衝突した際、A船が本船の右舷前方至近で左旋回し、本船の右舷方10数m付近を通過していくのを目撃し、機関操縦レバーを中立に操作して機関を停止した後、本船が所属する会社に本事故の発生を連絡するとともに118番通報を行い、港内の係留場所に本船を着岸させた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、A船の操船意図に疑問を持ちつつも、A船があつという間に接近したので、汽笛を使用する余裕がなく、また、右舵を2～3°取ることができれば西外防波堤に衝突することなく本件水路を通過していたものの、右舵を取ればA船と衝突するおそれがあり、右舵を取ることができなかったため、本事故を防ぐには、早めに減速して本船を停止させるしかなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>花咲港は、港則法（昭和23年法律第174号）が適用される港であり、同法第3条第1項及び第18条第1項には、次のとおり規定されている。</p> <p>第3条 この法律において「汽艇等」とは、汽艇（総トン数二十トン未満の汽船をいう。）、はしけ及び端舟その他ろかいのみをもつて運転し、又は主としてろかいをもつて運転する船舶をいう。</p> <p>第18条 汽艇等は、港内においては、汽艇等以外の船舶の進路を</p>

	避けなければならない。
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし なし 本船は、花咲港内を北西進中、船長が、本船に向首する態勢で接近するA船を認めた際、A船の操船意図に疑問を持ったものの、A船が避航船で、そのうち本船の右舷側を通過していくと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船が本船に向首する態勢で接近を続ける中、右舵を取ることができないまま、西外防波堤に衝突したものと考えられる。 船長は、本件水路に向けて右舵を取る時機をうかがっていたところ、A船が本船に向首する態勢で接近を続ける中、右舵を取ればA船と衝突するおそれがあったことから、右舵を取ることができなかったものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、花咲港内を北西進中、船長が、本船に向首する態勢で接近するA船を認めた際、A船の操船意図に疑問を持ったものの、A船が避航船で、そのうち本船の右舷側を通過していくと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたため、A船が本船に向首する態勢で接近を続ける中、右舵を取ることができないまま、西外防波堤に衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 ・港則法により、港則法適用港では、「汽艇等は、港内においては、汽艇等以外の船舶の進路を避けなければならない。」と規定されているが、避航すべき船舶が避航しない場合は、汽艇等以外の船舶は、ためらわずに汽笛の吹鳴等により注意喚起するとともに、減速等により衝突を避けるための協力動作を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

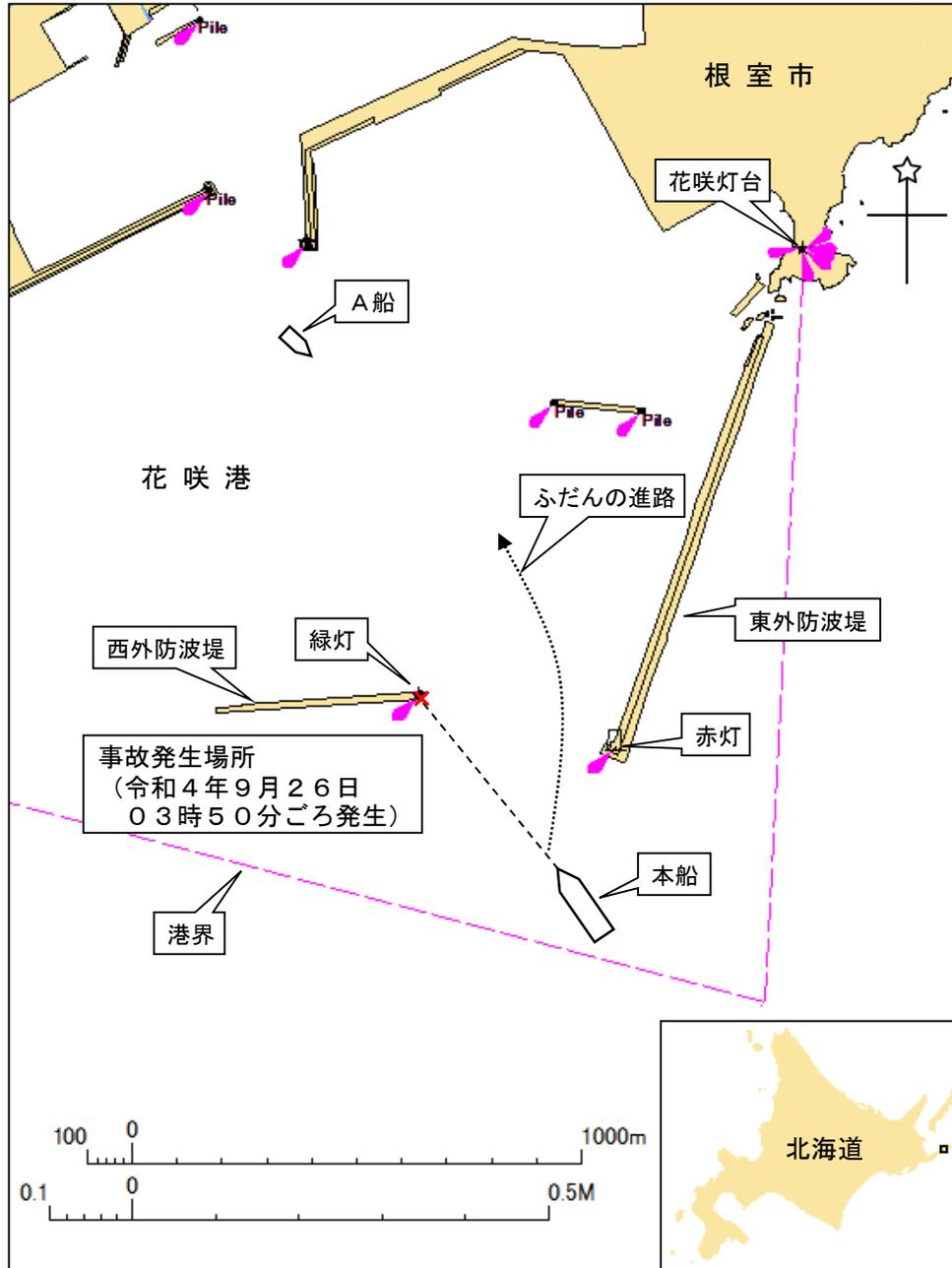


写真1 本船

