

船舶事故調査報告書

令和6年2月28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	令和4年10月24日 05時38分ごろ
発生場所	北海道函館市函館漁港南西方沖 函館漁港西防波堤灯台から真方位229° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯41° 45.7′ 東経140° 40.7′）
事故の概要	貨物船 OCEAN STAR7 は、錨泊中、また、漁船白龍丸 ^{はくりゅう} は、東北東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年10月25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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 OCEAN STAR7（パナマ共和国）、2,996トン 8586983（IMO番号）、WIN STAR SHIPPING CO.,LTD B 漁船 白龍丸、9.7トン HK2-22989（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、免状不詳 B 船長B、一級小型
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m 日出時刻：05時59分ごろ 常用薄明開始時刻：05時31分ごろ
事故の経過	A 船は、船長Aほか13人が乗り組み、函館漁港南西方沖で、船首を西方に向け、航海士及び甲板員1人が守錨当直に当たって錨泊中、左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。 A 船のAISデータによれば、A 船は、05時35分59秒から同時37分59秒までの間で、船首が約16度左方に振れ回っており、船首位置が南南西方に約22m、船位（GPSアンテナ設置位置）が西北西方に約10m、それぞれ変位していた。 B 船は、船長Bほか2人が乗り組み、水揚げの目的で、函館港へ向け、0.75Mレンジ及び3Mレンジとしたレーダー2台を作動させ、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進していた。 船長Bは、錨泊中のA船を認め、レーダー画面上のA船のエコートレイルを見てA船が動き出したと思い込み、A船の船首方を通過するのは危険と判断して右転し、東北東進させた。 船長Bは、約8knの速力で東北東進を続けていたところ、B船がA

	船に衝突した。
分析	A 船は、船首を西方に向けて錨泊中、B 船が約 8 kn の速力で東北東進中、船長 B が、レーダー画面上の A 船のエコートレイルを見て錨泊中の A 船が動き出したと思い込み、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A 船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、常用薄明時、A 船が船首を西方に向けて錨泊中、B 船が約 8 kn の速力で東北東進中、船長 B が、レーダー画面上の A 船のエコートレイルを見て錨泊中の A 船が動き出したと思い込み、同じ針路及び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。
再発防止策	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。 ・ 小型船舶の船長は、前路に錨泊船を認めた場合、錨泊船に接近することなく、安全な航過距離を保って航行すること。