

船舶事故調査報告書

平成27年7月23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
発生日時	平成26年10月15日 12時40分ごろ
発生場所	北海道函館市恵山岬北北西方沖 恵山岬灯台から真方位343° 12.6海里（M）付近 （概位 北緯42° 00.95′ 東経141° 06.06′）
事故調査の経過	平成26年10月16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	A 油タンカー 第十五 ^{ほくなん} 北南丸、179トン 141939、道南石油株式会社 39.36m（Lr）×7.30m×3.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成25年5月 B 漁船 第五十八 ^{ゆうしやう} 祐祥丸、16トン HK2-21171（漁船登録番号）、個人所有 16.41m（Lr）×4.41m×1.53m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和62年2月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 66歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年2月26日 免状交付年月日 平成26年4月28日 免状有効期間満了日 平成31年4月27日 B 船長B 男性 57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52年8月26日 免許証交付日 平成24年8月29日 （平成30年7月28日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 球状船首、船首外板及び左舷外板に擦過傷 B 左舷船尾の外板及びブルワークに破口、左舷船首及び左舷船尾防舷材に欠損、左舷船首ハンドレールに曲損、船尾浮力材が脱落
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、平成26年10月14日北海道利尻 ^{りしり} 町沓形 ^{くつがた} 港を出港し、北海道室蘭市室蘭港に向かった。

	<p>A船は、15日11時45分ごろ恵山岬沖で船長Aが昇橋し、単独で船橋当直に当たり、約10.7ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、自動操舵により北北西進した。</p> <p>船長Aは、操舵室の右舷前部で目視により見張りに当たっていたところ、右舷船首方約3MにB船を視認し、その後、B船を右舷船首方約0.7~0.8Mに見る状況となって、B船が小型の漁船でA船よりも速いように見えたので、B船がA船の前方を支障なく通過して行くものと思い、12時36分ごろ操舵室内の左舷後部にある流し台に移動して昼食の後片付けとコーヒーの準備を始めた。</p> <p>A船は、同じ針路及び速力で北北西進中、船長Aが元の場所に戻って前方を見たとき、船首方至近にB船を認めたが、どうすることもできず、12時40分ごろ、恵山岬灯台から真方位343°12.6M付近で、その船首とB船の左舷船尾とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船がA船の左舷側を擦りながら離れて行くのを見て手動操舵に切り替え、右回頭してB船の確認に向かった。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、すけとうだら固定式刺し網漁<small>しかべ</small>の操業を終え、帰港のため、北海道鹿部町鹿部漁港に向かった。</p> <p>船長Bは、乗組員を船室等で休ませ、単独で船橋当直に当たり、レーダーを8Mレンジで作動させ、約10.0knの速力で自動操舵により西進した。</p> <p>B船は、船長Bが、12時27分ごろ左舷船首方約2~3MにA船を視認し、A船が室蘭港方面に向かう商船で、その船首の向きを見て、これまでの経験から、A船の前方を約0.5M以上離して通過できるものと思い、その後右舷窓側にある椅子の前に立って、右舷前方約0.5Mを先行する僚船に注意を向けながら西進中、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、左舷船尾付近からの「ドーン」という音と同時にA船に押されて左回頭したことから、A船と衝突したことに気付き、直ちに機関を中立として損傷状況を確認したところ、左舷船尾に破口を生じて浸水していたことから、戻って来たA船に横着けした。</p> <p>その後、B船はA船に横抱きされて鹿部漁港に戻り、A船は海上保安庁の指示により同漁港から函館港に向かった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、昭和63年にA船の所属会社に入社し、油タンカーに26年間船長として乗船しており、本事故当時、健康状態も良好であった。</p> <p>船長Bは、学校卒業後から家業の漁業を手伝い、昭和52年に小型船舶操縦士の免許を取得した後、刺し網漁船の船長として乗船してお</p>

	<p>り、本事故当時、健康状態も良好であった。</p> <p>船長Bは、B船にモーターホーンが装備されていたが、本事故時を含め、これまで汽笛信号を行ったことがなかった。</p>
<p>分析</p> <p>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</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、恵山岬北北西方沖を北北西進中、船長Aが、右舷船首方にB船を認めた際、B船がA船よりも速いように見えたので、B船がA船の前方を通過すると思い、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船と接近していることに気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、恵山岬北北西方沖を西進中、船長Bが、左舷船首方にA船を認めた際、A船の前方を約0.5M以上離して通過できるものと思い、A船に対する見張りを行っていなかったことから、A船と接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷船首方約2～3Mに相手船を視認した際、これまでの経験から、B船がA船の前方を約0.5M以上離して通過できるものと思った可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、恵山岬北北西方沖において、A船が北北西進中、B船が西進中、船長Aが、右舷船首方にB船を認めた際、B船がA船の前方を通過すると思い、B船に対する見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、左舷船首方にA船を認めた際、B船がA船の前方を通過できると思い、A船に対する見張りを行っていなかったため、互いに接近していることに気付かずに航行し、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・レーダー等で方位変化の有無を観察するなど、常時適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

