

釧路港における漁船の防波堤等衝突事故の状況

～夜間及び入港中に多く発生！ 霧にも要注意！～

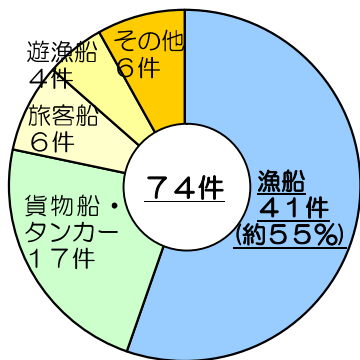
平成30年2月発行

JTSB 運輸安全委員会事務局函館事務所

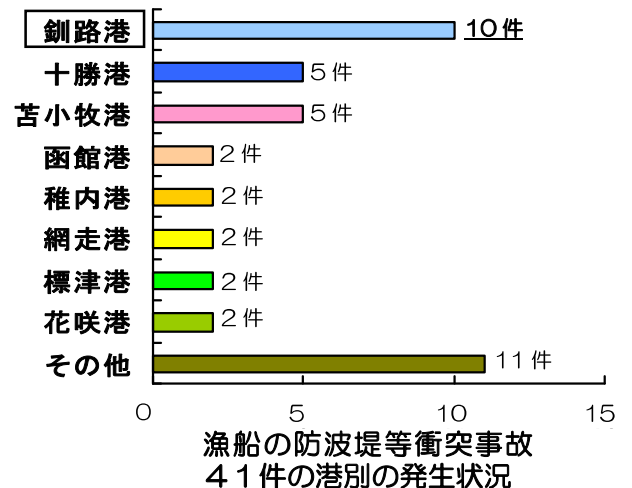
1. はじめに

運輸安全委員会が、平成20年10月の組織発足から平成29年11月までに公表した船舶事故等調査報告書中、函館事務所が担当する区域で発生した防波堤、消波ブロックなどへ単独で衝突した事故（以下「防波堤等衝突事故」という。）は74件で、船種別では漁船が41件と、全体の約55%を占めています。

漁船の防波堤等衝突事故41件を発生場所別にみると、釧路港が10件と最も多いことから、今般、釧路港で発生した10件（10隻）について、発生の傾向を取りまとめるとともに、事故防止のための注意点などを紹介します。



函館事務所が担当する区域で発生した防波堤等衝突事故の船種別の発生状況



漁船の防波堤等衝突事故41件の港別の発生状況

2. 漁船の防波堤等衝突事故41件の発生場所の状況：運輸安全委員会ホームページ「船舶事故ハザードマップ」より (URL <http://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>)



- ①釧路港で10件
- ②十勝港で5件
- ③苫小牧港で5件

発生しています。太平洋沿岸で多く発生しているようです。

なお、地図中の⊗のマークは、漁船の防波堤等衝突事故を表示しています。



3. 発生時間別の状況

発生時間別でみると、3件は昼間（08時、16時、17時台に各1件）に発生していますが、7件は、夜間の20時台から05時台にかけて（20時、21時、00時、01時、02時、03時、05時台に各1件）発生しており、事故の7割が**夜間*に発生**していることが分かります。

※ここでいう「夜間」とは、各事故が発生した日における日没から日出までの間をいいます。

4. 事故発生時の動静、原因別等の状況

事故発生時の各漁船の動静をみると、釧路港を出港中が2隻、漁場での操業を終えて**釧路港に入港中が8隻**でした。入港中に防波堤等へ衝突した8隻のうち、**自動操舵で航行中が6隻**、手動操舵で航行中が2隻となっています。また、視界の状況をみると、半分の**5隻で視界不良時**に事故が発生しています。

原因別にみると、以下のとおりとなっており、自動操舵で航行中の6隻中、**5隻については居眠りに陥った**となっています。

動 静	操舵方法	視 界	原 因
釧路港を出港中 (2隻)	手動操舵 (2隻)	良好(1隻)	見張りを適切に行っていなかった
		不良(1隻)	見張りを行っていなかった
釧路港に入港中 (8隻)	自動操舵 (6隻)	良好(4隻)	居眠りに陥った(5隻)
		不良(2隻)	
	手動操舵 (2隻)	不良(2隻)	操船者が出航船に気付くのが遅れたため、同船を避航することに気を取られ、防波堤に向かっていていることに気付かなかった 操船者が目視で錨泊船を避けながら航行していたため、防波堤に向かっていていることに気付かなかった

5. 霧などで視界不良の中を航行していた5隻の事故当時の状況

事故当時の視程の状況をみると、約30mが2隻、約200mが2隻、不詳が1隻となっています。

また、レーダーの使用状況をみると、5隻共レーダーを作動させていたものの、事故時には、5隻中4隻がレーダーを活用しておらず、1隻がレーダーの感度調整を行っていました。



釧路は、「霧の街」と言われ、霧が多く、特に6～8月は月の半分以上で霧が観測されます。前記の5件中、**4件が夏季**に発生しています。
釧路港以外の太平洋沿岸でも霧が多く発生していますので、注意が必要です。

6. 居眠りに陥った5隻の状況

居眠りに陥った5隻では、椅子に腰を掛けた姿勢で当直を続けていたものが4隻、椅子から降りて操舵室の床に座り、壁にもたれかかった姿勢で当直を続けていたものが1隻でした。



間もなく入港できる安心感から気が緩んだこと、連続した操業による疲れが蓄積した状況であったことなどから、**居眠りに陥**っていますが、5隻共に共通するのは、**当直者がいずれも同じ姿勢を続けていた**ことです。

7. 事故調査事例

事例1

発生日、時間：7月末、02時台

発生場所：釧路港外港の島防波堤

漁業種類：いか一本釣り漁

原因： 本事故は、夜間、本船（19トン、4人乗組み）が、霧で視界制限状態となった釧路港南方沖を同港東区へ向けて航行中、船長が、同港南方沖の錨泊船を避ける西寄りの針路としていたところ、手動操舵に切り替えた際、出港船3隻の映像を認め、その3隻と行き会うことを避けようと思い、針路を更に西寄りとし、島防波堤に接近することとなったが、目視で錨泊船を避けながら航行していたため、島防波堤に向けて航行していることに気付かず、島防波堤に衝突したものと考えられる。

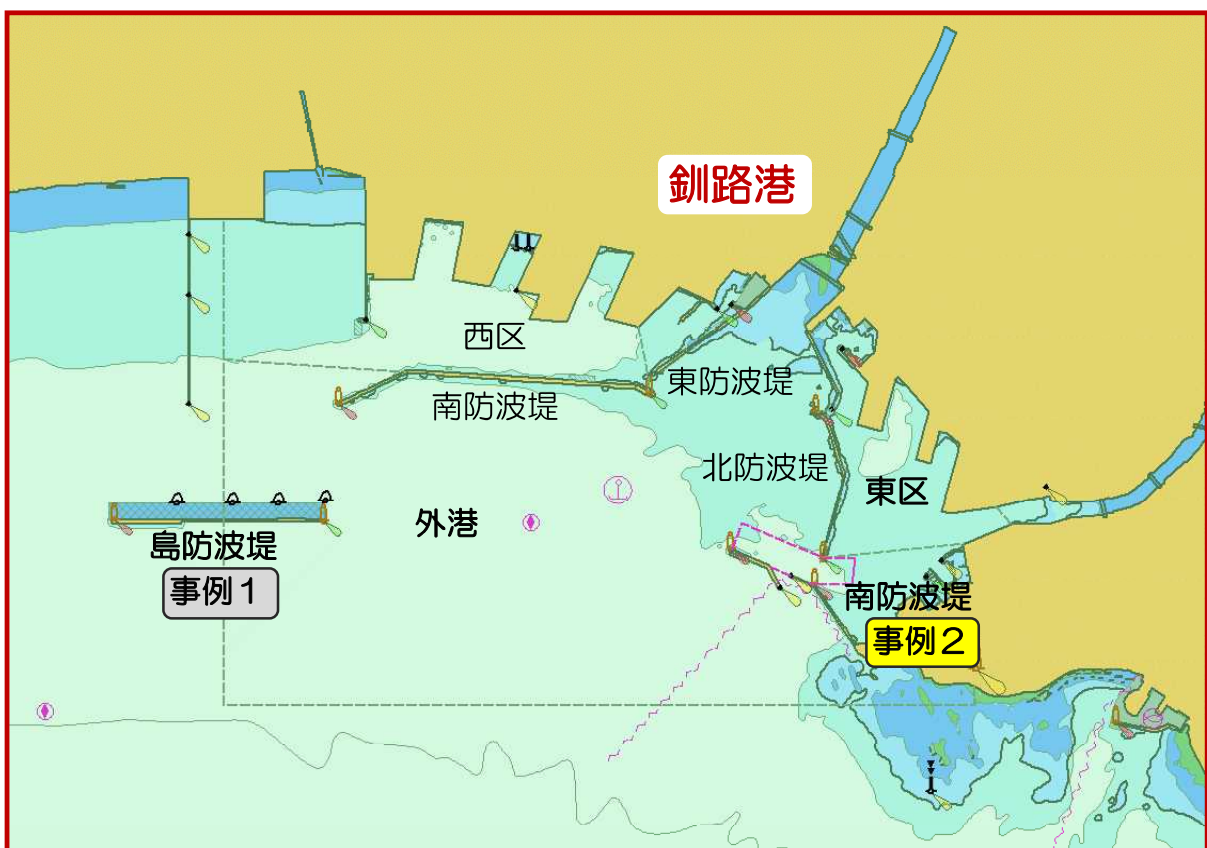
事例2

発生日、時間：10月中旬、00時台

発生場所：釧路港東区の南防波堤

漁業種類：さんま棒受網漁

原因： 本事故は、夜間、本船（19トン、6人乗組み）が、釧路港南西方沖を釧路港港口へ向けて自動操舵で北北東進中、単独で操船中の船長が、居眠りに陥ったため、釧路港東区南防波堤に向けて航行し、同防波堤中央付近の消波ブロックに衝突したものと考えられる。



(一般財団法人日本水路協会の航海用電子参考図「new pec」使用)

8. まとめ ～漁船の防波堤等衝突事故の防止に向けて～

釧路港で発生した漁船の防波堤等衝突事故については、夜間及び入港中の事故が多く、事故時の視界では、霧で視界が不良の中で発生したもの、また、原因では、自動操舵で航行中に居眠りに陥ったものが、それぞれ半数を占めていることが分かりました。

事故防止のために



- 霧で視界が悪い場合には、見張り員を増員したり、目視による見張りに加え、レーダー及びGPSプロッターを活用したりして、船位及び周囲の状況を確認すること。
- 当直中は、同じ姿勢を続けず、椅子から離れて外気に当たったり、身体を動かしたり、手動操舵に切り換えるなどして居眠り防止を図ること。
- 疲れが蓄積した状態にならないよう十分な休息をとって航行に備えること。
- 探知した映像が設定した距離環内に接近したときに警報を発するレーダーのガードリング機能を使用することも、障害物等への接近に気付くための一助となります。

～地方版分析集～

函館事務所では、北海道沿岸で発生した船舶事故等の状況を取りまとめた「地方版分析集」を平成23年から以下のとおり刊行しておりますので、ぜひご覧ください。

テ ー マ	刊行年月日
定置網は、あなたが航行している近くにあるかもしれません！ ～北海道沿岸海域における定置網損傷事故防止に向けて～	平成29年5月31日
漁船乗組員死亡事故の状況 ～北海道沿岸漁業に潜む危険性～	平成28年2月25日
ハザードマップで見る船舶事故の状況 ～北海道沿岸における事故とリスクと安全情報～	平成26年4月23日
北海道沿岸における船舶間衝突事故の状況	平成25年5月31日
北海道沿岸における漁船転覆事故の状況	平成24年4月27日
北海道沿岸における漁船関連事故等の状況	平成23年3月16日

問い合わせ先

運輸安全委員会事務局函館事務所

〒040-0061 函館市海岸町 24-4

函館港湾合同庁舎 4階

TEL 0138-43-5517 Fax 0138-42-1804

URL <http://www.mlit.go.jp/jtsb/index.html>

～地図から探せる事故とリスクと安全情報～

