

船舶事故調査報告書

平成22年11月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成22年4月5日 04時10分ごろ
発生場所	北海道伊達市 有珠湾口灯標から真方位130° 910m付近（概位 北緯42° 30.6′ 東経140° 46.6′）
事故調査の経過	平成22年4月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 乗組員等に関する情報	漁船 ^{けいよう} 恵洋丸、4.7トン HK3-94437（漁船登録番号）、個人所有 11.90m (Lr) × 2.90m × 1.11m、FRP ディーゼル機関、315kW、昭和63年9月23日 船長 男性 66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50年4月18日 免許証交付日 平成21年8月24日 (平成27年5月9日まで有効)
死傷者等	軽傷 3人（船長 胸部打撲、頭部外傷、肋骨不全骨折、甲板員A 外傷性肝損傷、甲板員B 顔面挫滅創）
損傷	左舷船首部に外板剥離及び左舷船尾部に破口
事故の経過	<p>本船は、船長ほか甲板員2人が乗り組み、伊達市有珠漁港南方のホタテ貝養殖施設を発進し、船首約0.5m、船尾約1.6mの喫水で有珠漁港へ向けて帰航していた。</p> <p>本船は、船長が、船首部にある操舵室の左舷船尾側にある台に腰掛けて、リモコンにより手動操舵にあたり、甲板員Aが操舵室の右舷船首側に立ち、甲板員Bが、開放していた操舵室の船尾側にある出入口の敷居に、船尾方を向いて腰掛けた状態で航行した。</p> <p>本船は、散在する岩場間の水路（以下「本件水路」という。）を、GPSプロッターに記憶された過去の航跡に沿った進路で、有珠漁港港口に設置された簡易標識灯（緑色点滅灯）を正船首に見るようにし、約15ノット(kn)の速力で北進していたところ、左舷船首方の岩場に向かって左転し始めたが、船長は、左転したことに気付かないまま航行した。</p> <p>船長は、船首至近に岩場が迫っていることに気づき、急いでストップエンジンとしたものの、平成22年4月5日04時10分ごろ、約15knの速力のまま、岩場に乗り揚げた。</p> <p>船長及び甲板員2人は、衝突の衝撃で転倒し、船長及び甲板員Aは操舵室船首側にある航海計器等を設置している台に身体を、甲板員Bは操舵室</p>

	<p>船尾出入口の枠に額を、それぞれ強打していずれも負傷した。</p> <p>船長は、携帯電話で自宅に連絡して家族に救急車の手配を依頼し、本船の後方を航行していた僚船が、漁業協同組合に事故を通報した。</p> <p>船長及び甲板員2人は、漁業協同組合が派遣した水難救難所所属の小型船に移乗して帰航した。</p> <p>本船は、僚船により島礁から引き下ろされる際に転覆し、廃船処理された。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好、日出時刻 05時13分</p> <p>海象：海上は穏やかで、波及び潮流はほとんどなかった。</p> <p>潮汐：ほぼ高潮時</p>	
その他の事項	<p>本船のリモコンは、上から手動と自動の切り替えスイッチ、操舵ダイヤル、スロットルダイヤル、クラッチダイヤルの順に並んでいた。</p> <p>船長は、防寒のため、内側に毛足の長い布が付いた厚手のゴム手袋を着けて、リモコンを左手に持ち、左手親指で操舵ダイヤルを操作していた。</p> <p>本件水路の各所には、小型標識灯が設置されており、本船が乗り揚げた岩場の東側にも、小型標識灯（白灯）が設置されていた。</p> <p>操舵室内で立って前方を見ていた甲板員Aは、作業員としてアルバイトで雇用されたもので、船長から、見張りを命じられてはいなかった。</p> <p>本船は、操舵室からの見通しは良好で、レーダー及びGPSプロッターを装備していたが、視界が良好だったため、レーダーは休止状態としていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、有珠漁港南方の本件水路を北進中、船長が、適切な見張りを行っていなかったため、本船が左転して岩場に向首していることに、乗り揚げ直前まで気付かずに航行し、岩場に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が、内側に毛足の長い布が付いた厚手のゴム手袋を着けて、リモコンの操舵ダイヤルを操作していたことから、意図せずに操舵ダイヤルに触れ、操舵ダイヤルが左舵に操作した状態となって本船が左転した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、有珠漁港南方の本件水路を北進中、船長が、適切な見張りを行っていなかったため、本船が左転して岩場に向首していることに、乗り揚げ直前まで気付かずに航行し、岩場に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	