

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月5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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成24年2月3日 06時28分ごろ
発生場所	北海道広尾町十勝港南防波堤の港奥側中央部付近 十勝港外北防波堤灯台から真方位216°860m付近 （概位 北緯42°17.7′ 東経143°20.0′）
事故調査の経過	平成24年2月13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	漁船 第十邦晃丸 <sup>ほうこう</sup> 、29トン HK2-21513（漁船登録番号）、有限会社板垣漁業部 19.82m（Lr）×4.84m×1.89m、アルミニウム合金 ディーゼル機関、603kW（動力漁船登録票による）、平成10年11月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年4月22日 免状交付年月日 平成21年3月17日 免状有効期間満了日 平成26年7月12日
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部外板に凹損、球状船首に凹損及び擦過傷等
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、十勝港の港奥から出港し、船長が、操舵室内の椅子に腰を掛け、単独で操船して手動操舵と自動操舵を適宜切り替えながら、港口へ向けて北東進した。 船長は、レーダーを見ながら、十勝港南防波堤（以下「本件防波堤」という。）西側で対地速力を約11ノットとし、いつものように自動操舵により、針路を港口に向ける約057°（真方位、以下同じ。）にするつもりで針路設定ダイヤルを回したところ、GPSの針路表示等の液晶画面が表示されないことに気付いた。 船長は、本船が針路約057°で航行しているものと思い、前路の見張りを行わず、また、レーダー及びサテライトコンパスで針路を確認せず、GPSの液晶画面が表示されるよう、右手で触ったり、拭いたりしていたところ、船体に大きな衝撃を感じた。 本船は、平成24年2月3日06時28分ごろ本件防波堤の港奥側中央部付近に衝突した。 本船は、自力で防波堤から離れ、損傷状況を確認したのち、漁場へ向かった。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好、気温 約-17.7℃、日出時刻 06時39分  海象：海上 平穏  広尾町に低温注意報が発表されていた。</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、出港を急ぐ理由はなかったが、本事故当日、低温注意報が発表されていたものの、航海用機器のウォームアップや機関の暖機を十分に行うことなく出港した。  本船は、本件防波堤に約093°の針路で衝突した。  本船は、気温が極端に低かった日にはGPSの液晶画面が見にくくなることがあった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与  船体・機関等の関与  気象・海象の関与  判明した事項の解析</p>	<p>あり  あり  あり  本船は、十勝港内を北東進中、船長が、港口に向ける針路約057°で航行しているものと思  い、GPSの液晶画面を表示させることに意識を  集中し、見張りを行っていなかったことから、本  件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、十勝港内を北東進中、船長が、港口に向ける針路約057°で航行しているものと思  い、GPSの液晶画面を表示させることに意識を集中し、見張りを行っていなかったため、本件防波堤に衝突した  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。  ・航海中は、適切な見張りを妨げる行為を行わないこと。  ・極端な低温時の出港準備に際しては、航海用機器のウォームアップ及  び機関の暖機を十分に行うこと。</p>	