

船舶事故調査報告書

平成24年12月20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（消波ブロック） |
| 発生日時 | 平成24年9月3日 02時04分ごろ |
| 発生場所 | 北海道釧路市桂恋漁港西防波堤南南東方の消波ブロック 桂恋港南防波堤灯台から真方位268°90m付近 （概位 北緯42°56.7′ 東経144°26.7′） |
| 事故調査の経過 | 平成24年9月3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。 原因関係者としての船長からの意見聴取は、本人が本事故で死亡したため行わなかった。 |
| 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 第五十五 ^{とみ} 富丸、9.1トン HK2-20312（漁船登録番号）、個人所有 14.09m (Lr) × 3.35m × 1.23m、FRP ディーゼル機関、540kW、平成7年4月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 63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11日 免許証交付日 平成22年10月25日 （平成27年10月24日まで有効） 甲板員A 男性 31歳 甲板員B 男性 34歳 甲板員C 男性 24歳 |
| 死傷者等 | 死亡 1人（船長） |
| 損傷 | 右舷船首部外板及びキールに擦過傷、左舷船首から船体中央部にかけてのブルワークに欠損を伴う割損、甲板上構造物圧壊、機関及び航海計器濡損等 |
| 事故の経過 | 本船は、船長、甲板員A、甲板員B及び甲板員Cが乗り組み、平成24年9月2日15時00分ごろに桂恋漁港を出港して同港の南東方20海里付近の漁場でさんま流し網漁業の操業を終え、翌3日00時30分過ぎ、船長が単独で操船に当たって同漁場を発し、桂恋漁港に向かった。 甲板員3人は、漁場を発進してから約30～40分後に漁獲物の整理作業を終え、甲板員Aは操舵室右舷側にある送網管等が覆われたF |

| | |
|---------------|--|
| | <p>RP製のサイドカバーと称する箇所、甲板員Bは、操舵室の船尾方のゴム手袋等を乾かすために設けられた白色のビニールシートにより船首方を除く四方を覆った機関室囲壁天井部で、甲板員Cは船尾の舵機室近くにある寝台でそれぞれ仮眠についていた。</p> <p>本船は、02時04分ごろ、桂恋港南防波堤灯台から真方位268°90m付近において、西防波堤南端から南南東方に延びる消波ブロック（以下「本件消波ブロック」という。）に衝突し、船首を北北西方に向け、本件消波ブロック港外側中央部に本件消波ブロックとほぼ平行に乗り揚げた状態となって左舷側に傾斜した。</p> <p>甲板員Aは、プロペラが何かを叩くような異音と連続した振動により目を覚ましてサイドカバーから右舷甲板上に出たところ、本船は左舷側に傾斜して左舷ブルワーク頂部と海面がほぼ同位置となり、甲板上を歩行するのも困難な状況であった。</p> <p>甲板員Bは、プロペラに何か巻いたような異音で目が覚め、左舷甲板上に出たところ、本船は前記のとおり、左舷側に傾斜した状態であった。</p> <p>甲板員Cは、船底に何か当たる音で目が覚め、船尾にある引戸を通して船尾甲板上に出たが、本船はその間に左舷側に急激に傾斜していった。</p> <p>本船は、02時05分ごろ、左舷ブルワークを越えて海水が船内に入ったことから、傾斜が増大して左舷側から転覆し、甲板員A、甲板員B及び甲板員Cは、いずれも本船が左舷側に大傾斜したため、甲板上から本船左舷側の海面に滑り落ちた。</p> <p>本船は、左舷側から転覆して船底を上にした状態となり、甲板員A、甲板員B及び甲板員Cは、本船の船尾方を泳いで本件消波ブロックにたどり着いた後、西防波堤を通過して港奥の船揚げ場に移動し、付近にいた人に携帯電話を借りて118番に本事故発生を通報した。</p> <p>船長は、海上保安部の潜水士により06時49分ごろに本船の操舵室内から発見されたのち、病院に搬送されたが、医師により死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>本船は、桂恋漁港内に引き揚げられた。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約90m以上 海象：波 なし、潮汐 上げ潮中央期、潮高 約107cm</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長の家族によれば、船長に持病はなかった。</p> <p>甲板員Aによれば、本事故当日、船長の体調等に異常は見られず、乗組員は全員飲酒していなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、ふだんと同様に漁場までの往復を単独で操船しており、桂恋漁港から漁場までの所要時間は2時間程度であった。</p> <p>本船は、本事故当時、漁場において2回操業を行っていたが、投網から揚網までの間は漂泊し、その間に船長を含む乗組員は休息をとる</p> |

ことができた。

本船の本事故発生前の休日は、本事故発生前々日の9月1日であった。

甲板員Bは、仮眠する前、操舵室船尾方の窓（開閉不可）越しに操舵室内を見たとき、船長は椅子に座って操船していた。

本船では、ふだん、入港約10分前にスタンバイベルが鳴らされていたが、本事故当時、甲板員A、甲板員B及び甲板員Cはいずれもスタンバイベルを聞いていなかった。

本船は、ふだん、操舵を自動とし、約10～13ノットの対地速力で航行していた。

桂恋漁港を基地とするさんま流し網漁船は本船のみであり、ふだん、本事故発生時刻ごろに出入港する船舶は本船だけであった。

桂恋漁港港口の南方及び南東方には岩礁があり、同港の南南東方約2kmには、距岸約2kmとなるさけ定置網が設置されているため、同港南東方の漁場から帰港する際は、定置網の手前及び港口付近で避航のために変針する必要があった。

本船は、GPSプロッターに前記の定置網付近から桂恋漁港までのコースを記録しており、船長は、ふだん、GPSプロッターを見ながら、同コースをなぞるように操船していた。

本船の操舵室は、両舷に引戸型の出入口があるが、右舷側の出入口は送網管等により塞がれ、出入りが困難であった。また、左右舷には計4か所の窓があるが、いずれも開閉幅及び窓自体が小さいので、窓を通って操舵室外に脱出することは不可能な状況であった。

船長が発見された際、操舵室左舷側の引戸は、バールを使用してこじ開けられた。

甲板員Aが目を覚ましたとき、本船の主機は運転状態であり、船尾部が振動していた。

甲板員Aは、船底を上にして転覆状態となった本船を目撃したところ、主機はしばらく運転を続けていたが、推進器は停止しており、また、舵板は、右舵一杯の状態であった。

現場調査の際、本船は、次の状態であった。

- (1) 主機遠隔操作レバーは「中立」位置であった。
- (2) 操舵スタンドの操舵モードは「自動B（操作パネルのダイヤルで針路設定が可能な状態）」であり、同ダイヤルは「約050°」の位置にあった。
- (3) 舵板は、右約45°の状態であった。
- (4) 本船の水線下の損傷は、船首部右舷側及びキール全般にわたって擦過傷が生じ、プロペラ翼1枚が曲損していたが、破口等は生じていなかった。

本事故発生場所東方の東防波堤上に設置された桂恋漁港の港口付近

| | |
|--|---|
| | <p>を撮影する漁業協同組合の監視カメラ映像によれば、本船のものと思われる白色灯火が、西防波堤南端の南南東から北北西方に移動し、02時03分45秒ごろ本件消波ブロック付近で動きを停めた後、04分50秒ごろ光量が急激に弱まり、04分54秒ごろ完全に消灯した。</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>不明</p> <p>不明</p> <p>不明</p> <p>本船は、桂恋漁港に帰航中、本件消波ブロックに衝突したものと考えられるが、操船中の船長が死亡し、また、甲板員全員が仮眠していたため、本船が本件消波ブロックに衝突するに至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、溺死した。</p> <p>船長は、本船が転覆して操舵室が海没したが、操舵室の引戸が開閉不能となったことから、操舵室から脱出できず、溺死に至った可能性があると考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、本船が、桂恋漁港に帰航中、本件消波ブロックに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> |