

船舶事故調査報告書

平成25年3月7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10月16日 00時30分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港東区南防波堤中央付近 釧路港東区南防波堤灯台から真方位152° 250m付近 （概位 北緯42° 58.4′ 東経144° 21.5′）
事故調査の経過	平成24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）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 第二十八 ^{しちふく} 福丸、19トン IT2-4066（漁船登録番号）、個人所有 17.53m (Lr) × 4.33m × 1.46m、軽合金 ディーゼル機関、736kW、平成8年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47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 平成2年6月15日 免状証交付日 平成22年1月18日 （平成27年6月14日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	バルバスバウに破口を伴う圧壊等
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、漁獲物のサンマ約22tを積載し、平成24年10月15日23時00分ごろ、釧路港の南南西方約15海里（M）の漁場から、自動操舵装置の針路を北北東方の釧路港港口へ向けて設定し、約10ノットの対地速力で帰航を開始した。</p> <p>本船は、船長が、椅子に腰を掛けて単独で操船し、釧路港港口まで、約5～6Mであることを確認したのちに居眠りに陥り、10月16日00時30分ごろ釧路港東区南防波堤中央付近の消波ブロックに衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で目が覚め、目の前に消波ブロックが見えたので主機関を後進にかけ、本船は衝突した消波ブロックから脱出した。</p> <p>船長は、船尾の船員室にいた乗組員が船首甲板に出て来たのだけがない事を確認し、船体の異常を調査させた。</p> <p>本船は、船長が僚船に救助の依頼の電話をしている間に主機関が停</p>

	<p>止した。</p> <p>船長は、バルバスバウの近くに1番燃料タンクがあるので、バルバスバウに破口が生じて海水が燃料タンクに入り、海水が主機関に入っ て止まったものと思い、自力航行を諦めて来援した僚船にえい航を依 頼し、所属漁業協同組合、海上保安部等に防波堤への衝突を連絡し た。</p> <p>本船は、02時10分ごろ、僚船により、釧路港東区北ふ頭へえい 航されて着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長は、釧路港への入港は10数年の経験があった。</p> <p>船長は、港口手前約3M付近から適宜針路を変えて港内に入る予定 であったので、漁場を発進して以後、針路の調整をしていなかった。</p> <p>船長は、レーダーを3Mレンジのオフセンターで使用し、セーフテ ィリングのセットをせず、また、GPSプロッターを釧路港が画面の 上方に写る状態で使用していた。</p> <p>船長は、ふだん、眠気を催した場合には、甲板員を呼んで操船を交 代していたが、本事故当時、目的港まで約14～15Mと短時間の航 海であり、眠気も感じていなかったのもので単独で操船していた。</p> <p>本船は、週4回までの魚市場での水揚げとされていたが、本事故当 日の前週には、午後出港して翌朝入港し、また、その日の午後出漁す る揚げ出しと称するパターンを連続して行っていた。</p> <p>本船の本事故時の出漁では、前日の15日17時ごろに出港した。</p> <p>本事故以前の出漁では、事故当日の3日前の13日の夕方に出港し て14日の朝方に入港し、魚市場が休みだったので15日の朝方に水 揚げを行った。</p> <p>船長は、15日の水揚げ後は出漁する予定ではなかったので、睡眠 をとらなかったが、時化が収まるとして僚船が出漁したので、急きよ 本船も出漁することとしたため、睡眠をとっていなかった。</p> <p>本船は、バルバスバウに破口が生じて浸水し、また、1番燃料タン クに亀裂が入って燃料が約200～300ℓ海上に流失したものの、 被害はなかった。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 なし</p> <p>気象・海象の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、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、居眠りに陥ったことから、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。</p>

	<p>船長は、本事故の前週における揚げ出しの連続した出漁による疲れや本事故当日の出漁前に睡眠をとらなかったことなどから、居眠りに陥っ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、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ことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・ 船橋当直中に眠気を催した場合には、椅子から離れて身体を動かすなどして眠気を払拭すること又は他の乗組員と交代すること。 ・ レーダーのセーフティリングを使用すること。 ・ 小型船であっても、居眠り防止装置を設置することが望まれる。