

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012函第78号
事故等種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成24年11月11日 17時40分ごろ
発生場所	北海道網走市網走港 網走港東防波堤灯台から真方位125° 1,540m付近 （概位 北緯44°00.9′ 東経144°18.2′）
事故等調査の経過	平成24年11月30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	漁船 第三豊健丸、19.42トン
船舶番号、船舶所有者等	HK2-18953（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	左舷船首に破口を伴う凹損
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、船長が、単独で船橋当直に就き、操舵室右舷側に設置されたクラッチ及びスロットルレバーの後方において、ダイヤル式の操舵リモコンを左手に持って操船し、約6ノットの対地速力で南進して網走港港口に至った。</p> <p>船長は、南防波堤先端の網走港南防波堤東灯台（以下「南防波堤灯台」という。）の灯光がほぼ右舷正横に見えたとき、港奥の水揚げ場に向けるために操舵リモコンを右舵一杯に操作したところ、手が滑って操舵リモコンを落としてしまい、落下した操舵リモコンが自身の足に当たって動揺したこと、及び操舵室内が暗かったことから、操舵リモコンを操舵室の床から拾い上げるまでに数秒の時間を要した。船長は、視線を前方に戻したところ、間近に南防波堤灯台の灯光が迫っていたので、急いでクラッチ及びスロットルレバーを後進一杯に操作したものの、平成24年11月11日17時40分ごろ、本船の左舷船首が、南防波堤先端付近の消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、自力で航行して網走港内に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日没時刻：16時01分</p> <p>月没時刻：14時05分（月齢26.1）</p>
その他の事項	船長は、本事故当日、視界は良好であったが、月明かりがない暗夜で港口の南防波堤を視認できなかったため、南防波堤灯台の灯光を見ながら、同灯台の近くを航行していた。

<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 なし なし</p> <p>本船は、網走港港口付近において、港奥に向けて右転した際、船長が右舵一杯に操作した状態で操舵リモコンを操舵室の床に落としたことから、右転を続け、南防波堤先端付近の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長が、操舵リモコンを落とした際、直ちにクラッチ及びスロットルレバーを後進に操作していれば、被害を軽減でき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、網走港港口付近において、港奥に向けて右転した際、船長が右舵一杯に操作した状態で操舵リモコンを操舵室の床に落としたため、右転を続け、南防波堤先端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>
<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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 操舵リモコンを使用できない場合は、直ちに操舵スタンド等に切り替えて操船を行うこと。