

## 船舶事故調査報告書

平成26年7月31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25年7月31日 02時30分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港の島防波堤東端付近 釧路市所在の開発局釧路港西港区島防波堤東灯台から真方位265°150m付近 (概位 北緯42°58.8′ 東経144°18.5′)
事故調査の経過	平成25年12月17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 201 <sup>ちようせい</sup> 長生丸、19トン TT2-1902（漁船登録番号）、長生漁業株式会社 19.77m (Lr) × 4.46m × 1.93m、FRP ディーゼル機関、736kW、平成12年2月 第291-39237号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 37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8年5月8日 免許証交付日 平成23年4月26日 (平成28年4月25日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板及び球状船首に破口、凹損等 防波堤 なし
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、釧路港南西方沖の漁場において、いか一本釣り漁を終え、平成25年7月30日23時00分ごろ、船長が、単独で操船を行い、約10ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で同港へ向けて自動操舵により、航行を開始した。 船長は、霧で視界制限状態となった釧路港東区南西方3海里(M)付近において、同港に向かう針路を定める際、3Mレンジとしたレーダーで同港南方沖に約14～15隻の錨泊船を探知したので、錨泊船を避けて航行することとし、予定針路を変更して西寄りの針路とした。 船長は、釧路港の島防波堤(以下「本件防波堤」という。)南方1.

	<p>2 M付近で手動操舵に切り替えた際、レーダー画面で本件防波堤付近及び釧路港東区に出港船3隻の映像を認めたので、その3隻と行き会うことを避けようと思い、針路を更に西寄りとした。</p> <p>船長は、目視で錨泊船の灯火がうっすらと見えたので、操舵室右舷側の窓から顔を出して見張りをを行い、リモコンを使用して錨泊船を避けながら航行した。</p> <p>船長は、約9knの速力で北進中、平成25年7月31日02時30分ごろ船首が本件防波堤の東端付近に衝突した。</p> <p>本船は、自力で本件防波堤から離れて釧路港東区へ帰った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 北、風力 3、視程 約200～300m</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>釧路市には、本事故当時、濃霧注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>船長は、釧路港への夜間入港の経験が約20回あり、本件防波堤があることを知っていた。</p> <p>本船は、ふだん、市場の開始時刻に合わせ、夜明けから08時ごろまでに入港しているが、本事故当時は、不漁のため、早めに漁を切り上げ、夜間の入港となった。</p> <p>本船は、GPSプロッターを装備していたが、本事故当時は使用していなかった。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、霧で視界制限状態となった釧路港南方沖を同港東区へ向けて航行中、船長が、同港南方沖の錨泊船を避ける西寄りの針路としていたところ、手動操舵に切り替えた際、出港船3隻の映像を認め、その3隻と行き会うことを避けようと思い、針路を更に西寄りとし、本件防波堤に接近することとなったが、目視で錨泊船を避けながら航行していたことから、本件防波堤に向けて航行していることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、霧で視界制限状態となった釧路港南方沖を同港東区へ向けて航行中、船長が、同港南方沖の錨泊船を避ける西寄りの針路としていたところ、手動操舵に切り替えた際、出港船3隻の映像を認め、その3隻と行き会うことを避けようと思い、針路を更に西寄りとし、本件防波堤に接近することとなったが、目視で錨泊船を避けながら航行していたため、本件防波堤に向けて航行していることに気付かず、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>
<b>参考</b>	<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"><li>・ 視界制限状態の海域で多数の錨泊船を避けながら航行する場合、見張員を増強し、目視による見張りに加え、レーダー及びGPSプロッターを活用して船位及び周囲の状況の確認を行うこと。</li></ul> |
|--|--|