

## 船舶事故調査報告書

平成27年2月26日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年6月7日 01時45分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港外港の島防波堤中央付近 開発局釧路港西港区島防波堤東灯台から真方位269° 890m付近 （概位 北緯42° 58.8′ 東経144° 18.0′）
事故調査の経過	平成26年9月5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。
<b>事実情報</b> 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 第七十五 <sup>ほうえい</sup> 豊栄丸、13トン HK2-23677（漁船登録番号）、カネナカ中野漁業株式会社 17.99m (Lr) × 4.25m × 1.45m、FRP ディーゼル機関、610.00kW、平成24年12月16日 第200-39582号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 男性 20歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年10月25日 免許証交付日 平成25年10月25日 （平成30年10月24日まで有効） 機関長 男性 61歳 六級海技士（機関）（内燃 旧就業範囲） 免許年月日 昭和48年11月9日 免状交付年月日 平成21年12月14日 免状有効期間満了日 平成27年9月12日 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25日 免許証交付日 平成21年10月5日 （平成27年2月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部及び球状船首部に凹損及び亀裂 防波堤 擦過傷及びコンクリートの剝離
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか8人が乗り組み、釧路港南方沖のさけ

	<p>ます流し網漁の操業を終えて、平成26年6月6日17時30分ごろ漁場を発進し、水揚げのため釧路港に向けて航行した。</p> <p>機関長は、船主会社の代表取締役を兼務し、本船の全般の指揮を執っており、漁場を発進後、船長及び乗組員に水揚げの準備作業を行わせ、操舵室左舷窓側の椅子に腰を掛けて単独で船橋当直に就き、レーダー3台をそれぞれ24海里(M)、12M及び3Mレンジで作動させ、約11.0ノットの対地速力で自動操舵により北進した。</p> <p>機関長は、20時00分ごろ作業を終えた船長及び乗組員に休息をとらせ、引き続き単独の操船に当たって北進中、南西進する商船1隻が本船の前方を通過し、その後付近に他船を認めなくなったことから、足を伸ばそうと思い、椅子から降りて操舵室の床に座り、壁にもたれかかった姿勢でレーダー画面を見ていた。</p> <p>機関長は、連日の操業による疲れを感じており、眠気を催すようになったが、同じ態勢で船橋当直を続けた。</p> <p>本船は、釧路港東区港口から11M付近で同港口に向けて北北東方に変針する予定であったが、変針予定場所を通過しても北進を続け、7日01時45分ごろ、釧路港西港区の島防波堤（以下「本件防波堤」という。）に衝突した。</p> <p>機関長は、衝撃で目が覚め、防波堤と衝突したことが分かり、直ちに機関を後進にかけ、起きてきた船長等に損傷状況の確認に当たらせ、浸水及び油の流出等を認めなかったことから、自力航行して02時30分ごろ釧路港東区の岸壁に着岸した。</p> <p>本件防波堤には、擦過傷及びコンクリートの剝離を生じた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件防波堤は、釧路港東区港口の西方3km付近に築造された東西方向に延びる長さ約1,700mの防波堤で、その東西両端付近に灯台がそれぞれ設置されていた。</p> <p>機関長は、釧路港をさけます漁の主な基地としており、本件防波堤の存在を知っていた。</p> <p>機関長は、これまで本船の船長職をとっていたが、本事故時、乗組員の配乗の都合上、機関部の免状を併せ持つ自らが機関長として乗船していた。</p> <p>船長は、平成25年に学校を卒業後、本船に乗船し、平成26年4月から本船の船長職に就いていたが、操船技術については未熟なことから、機関長が主に出入港時の操船などを行っていた。</p> <p>機関長及び本船乗組員は、さけます漁が個々の漁船への割当てではなく、漁獲総量を達成するまでの早い者勝ちの競走漁獲であったことから、水揚げ後、食料の積込み等の準備作業が終われば直ちに出港する操業形態を繰り返し、4月15日の操業開始以降1日も休日を取っ</p>

	<p>ておらず、連日の操業で疲労が溜まっていた。</p> <p>機関長は、床に座る前、入港予定時刻の02時00分の1時間30分前にアラームが鳴るように目覚まし時計をセットしたが、同時計のアラーム機能が故障していたことを知らなかった。</p> <p>本事故時、船長は操舵室後部のベッドで横になり、他の乗組員は船体後部の船室でそれぞれ仮眠をとっていた。</p> <p>機関長は、本船搭載のレーダーには設定した範囲に他船や島などが入ったとき警報が鳴る機能があったが、本事故時、陸岸や停泊船の全てに反応することから同機能を作動させていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.7m、船尾約2.4mであった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、釧路港南方沖を同港に向けて北進中、単独で船橋当直を行っていた機関長が居眠りをしたことから、同港東区港口に向けて変針する予定場所を通過しても北進を続け、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>機関長は、連日の操業により疲れが蓄積した状況であったことから、目覚まし時計のアラームを7日00時30分にセットして床に座り、居眠りをしたものと考えられる。また、船長及び乗組員も同じ状況であったことから、2人当直体制などの措置を講じなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、釧路港南方沖を同港に向けて北進中、単独で船橋当直をしていた機関長が居眠りをしたため、同港東区港口に向けて変針する予定場所を通過しても北進を続け、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><b>参考</b></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"> <li>・水揚げの入港時等に際し、定期的に休日を設けることが望ましい。</li> </ul>