

## 船舶事故調査報告書

平成28年1月28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	乗揚
発生日時	平成27年4月16日 02時35分ごろ
発生場所	北海道江差町江差港北東方沖 鷗島灯台から真方位040° 1.34海里（M）付近 （概位 北緯41°53.2′ 東経140°08.0′）
事故の概要	漁船第七十八宝樹丸は、東進中、乗り揚げた。 第七十八宝樹丸は、球状船首に亀裂を伴う凹損等を生じた。
事故調査の経過	平成27年4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 第七十八宝樹丸、152トン 127091、個人所有 32.00m（Lr）×7.00m×3.05m、鋼 ディーゼル機関、698kW、昭和60年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 73歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年5月11日 免状交付年月日 平成24年4月17日 免状有効期間満了日 平成29年12月16日 漁労長 男性 27歳 海技免状 なし
死傷者等	なし
損傷	球状船首に亀裂を伴う凹損、左舷船底に凹損、プロペラ曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 3 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長及び漁労長ほか6人が乗り組み、かに業者2人を乗せ、江差港西方沖約10Mでべにずわいがに漁を終え、平成27年4月16日01時30分ごろ、船長及び漁労長の2人が航海当直につき、帰港のため約10ノットの対地速力で、遠隔操舵装置を使用して手動操舵により東進した。 船長は、江差港西方沖約6Mに達したとき、漁獲物の出荷先を割り振っていないことを思い出し、02時00分ごろ、漁労長に原針路を

	<p>保持するほか、すぐに戻る旨を伝えて降橋し、無線室で漁獲物の割り振り等出荷前の準備作業を開始した。</p> <p>漁労長は、単独の当直は船長が戻るまでの短時間なので、それまで原針路を保持すればよいものと思い、右舷船尾方からの波浪の影響により針路が左右にずれるので、レピータコンパスを見ながら遠隔操舵装置のつまみを操作して針路のずれを修正することに集中した。</p> <p>本船は、漁労長が、真方位095°の針路を保持して東進中、02時35分ごろ江差港北東方の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、衝撃を感じて操舵室に急行し、機関を停止して船体を確認したところ、浸水及び流出油がなく、負傷者もないことを確認した後、海上保安庁等関係機関に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、来援した引船の支援を受けて離礁した。 (付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約1.6m、船尾約4.0mであった。</p> <p>船長は、無線室での作業に必要な時間を10分程度と予測し、すぐに操舵室に戻ることができるものと考えていたので、漁労長に定期的に船位の確認を行うこと及び陸岸に接近したら知らせることを指示しなかった。</p> <p>船長は、降橋する際、右舷船首方に鷗島灯台の灯光を視認していたので、何かあれば漁労長が声をかけてくれるものと思った。</p> <p>鷗島灯台の灯質は、群閃白光、毎13秒に3閃光、灯高は36m、光達距離は17Mであった。</p> <p>船長は、無線室で出荷前の準備作業をしていて、江差港への変針予定場所を通過して陸岸に接近していることに気付かなかった。</p> <p>船長は、過去、漁労長がレーダーを操作するのを見ていたので、同人がレーダーの扱い方を理解していると思った。</p> <p>漁労長は、本船での乗船勤務が5年に及び、甲板部航海当直部員の資格認定を受けていたものの、本年3月漁労長職につくまでは航海当直についてことがなく、3月以降、船長と2人で帰航時の当直を約7～8回経験していたが、本事故当時まで単独での当直は経験していなかった。</p> <p>漁労長は、レーダーに固定マーカーが表示されているときは、同マーカーを見て自船と物標との位置関係を把握することはできたが、レーダー及びGPSプロッターで船位を確認することはできなかった。</p> <p>漁労長は、レーダー、GPSプロッター及び船外に視線を向けなかったもので、陸岸に接近していることに気付かなかった。</p> <p>漁労長は、本事故当時、健康状態は良好であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p>	<p>あり</p> <p>なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>本船は、江差港西方沖を東進中、単独で当直についた漁労長が、針路のずれを修正することに意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、陸岸に接近していることに気付かず、江差港北東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>漁労長は、船長が降橋する際、すぐ戻る旨を告げられたことから、単独の当直は船長が戻るまでの短時間なので、それまで原針路を保持すればよいものと思い、針路のずれを修正することに意識を集中したものと考えられる。</p> <p>船長は、無線室で出荷前の準備作業に意識を集中していたことから、江差港への変針予定場所を通過して陸岸に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、江差港西方沖を東進中、単独で当直についた漁労長が、針路のずれを修正することに意識を集中し、見張りを行っていなかったため、陸岸に接近していることに気付かず、江差港北東方の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>本事故後、船長は、帰航時の安全確保措置として、船長、甲板長及び漁労長の中から、必ず2人以上が当直につくこととした。</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>・航行中は、目視による見張りのほか、レーダーやGPSプロッターを活用し、定期的に船位の確認を適切に行いながら操船に当たること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

