

船舶事故調査報告書

平成28年5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（消波ブロック）
発生日時	平成27年7月23日 03時20分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港西区の東防波堤中央付近 釧路港西区南防波堤東灯台から真方位049° 740m付近 （概位 北緯42° 59.6′ 東経144° 20.9′）
事故の概要	漁船第五十八永勝丸 ^{えいしょう} は、北北東進中、消波ブロックに衝突した。 第五十八永勝丸は、船首部等に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月4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 第五十八永勝丸、9.7トン HK2-22791（漁船登録番号）、個人所有 13.49m（Lr）×3.43m×1.38m、FRP ディーゼル機関、502kW（動力漁船登録票による）、平成8年5月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 41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9年2月14日 免許証交付日 平成24年2月2日 （平成29年2月13日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部、球状船首部及び左舷船尾部に破口等、プロペラ翼に欠損 消波ブロック なし
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北、風力 3、視界 不良 海象：海上 平穏 日出時刻：04時03分 釧路市では、7月17日に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、平成27年7月22日17時00分ごろ釧路港東区副港（以下「副港」という。）から出航し、副港南南西方10海里（M）付近の漁場でいわしたも網漁の操業を行い、

	<p>23日02時00分ごろ同漁場を出発し、約8～9ノットの対地速力で副港へ向けて北北東進した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて自動操舵で操船に当たり、音楽を聴きながら時々コーヒーを飲み、目視並びに4M及び1.5Mレンジとしたレーダー2台により、釧路港東区の航路西口の西方付近に錨泊中と思われる大型船（以下「錨泊船」という。）を視認した。</p> <p>船長は、錨泊船が本船の進路上にいることを認め、レーダー1台を4Mレンジから0.5Mレンジに切り替え、錨泊船の手前0.5M付近で左舷方に変針し、錨泊船の西方0.1M付近を通過する針路として操船を続けた。</p> <p>船長は、それまで眠気を感じていなかったが、釧路港東区の西防波堤南端と北防波堤北西端との間の水路から副港に入航するため、錨泊船を通過した後に右に変針しようと考えながら操船に当たっていたところ、椅子に腰を掛けた姿勢で居眠りに陥った。</p> <p>本船は、自動操舵で航行を続けて錨泊船の西方を通過し、船長が、ふと目が覚めたときにオレンジ色の明かりを認め、不審に思っていたところ、釧路港西区の東防波堤（以下「本件防波堤」という。）に接近していることに気付き、急いで機関を後進としたが、03時20分ごろ、本船の左舷船首部が本件防波堤中央付近に設置された消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、自力で消波ブロックから離れ、副港に戻った。</p> <p>本船は、船長が、損傷状況を確認して船首部の倉庫以外には浸水がなく、地元の造船所まで自力で航行できるものと思って出航したが、警報音により機関室の浸水を認め、航行を断念して携帯電話で僚船に連絡した後、釧路港西区に入航した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだんから単独で運航に当たっていた。</p> <p>船長は、本事故当時、操舵室の窓を閉め、同室右舷側の背もたれ付きの椅子に深く腰を掛け、右舷側の窓枠に右肘を乗せた姿勢で操船していた。</p> <p>船長は、持病がなく、風邪薬等を服用していなかった。</p> <p>船長は、出航前に食事を取り、ふだんから飲酒はしていなかった。</p> <p>船長は、本事故当日、熟睡できていたので睡眠不足や肉体的な疲労を感じていなかったが、本年新たに始めたばかりのいわしたも網漁で稼がなければならないことが心理的な負担となり、いつの間にか精神的な疲労が蓄積して居眠りをしたのではないかと本事故後に思った。</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、釧路港南南西方沖を同港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、本件防波堤に向けて航行し、本件防波堤手前で目が覚めて機関を後進としたものの、本件防波堤中央付近に設置された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、自動操舵で椅子に腰を掛けて操船を続けたことから、居眠りに陥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、釧路港南南西方沖を同港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、本件防波堤に向けて航行し、本件防波堤手前で目が覚めて機関を後進としたものの、本件防波堤中央付近に設置された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"> ・ 操船中は、同じ姿勢を続けず、椅子から離れて外気に当たったり、声を出したり、身体を動かしたりするなどして居眠り防止を図ること。 ・ 出入航時は、手動操舵で航行することが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

