

## 船舶事故調査報告書

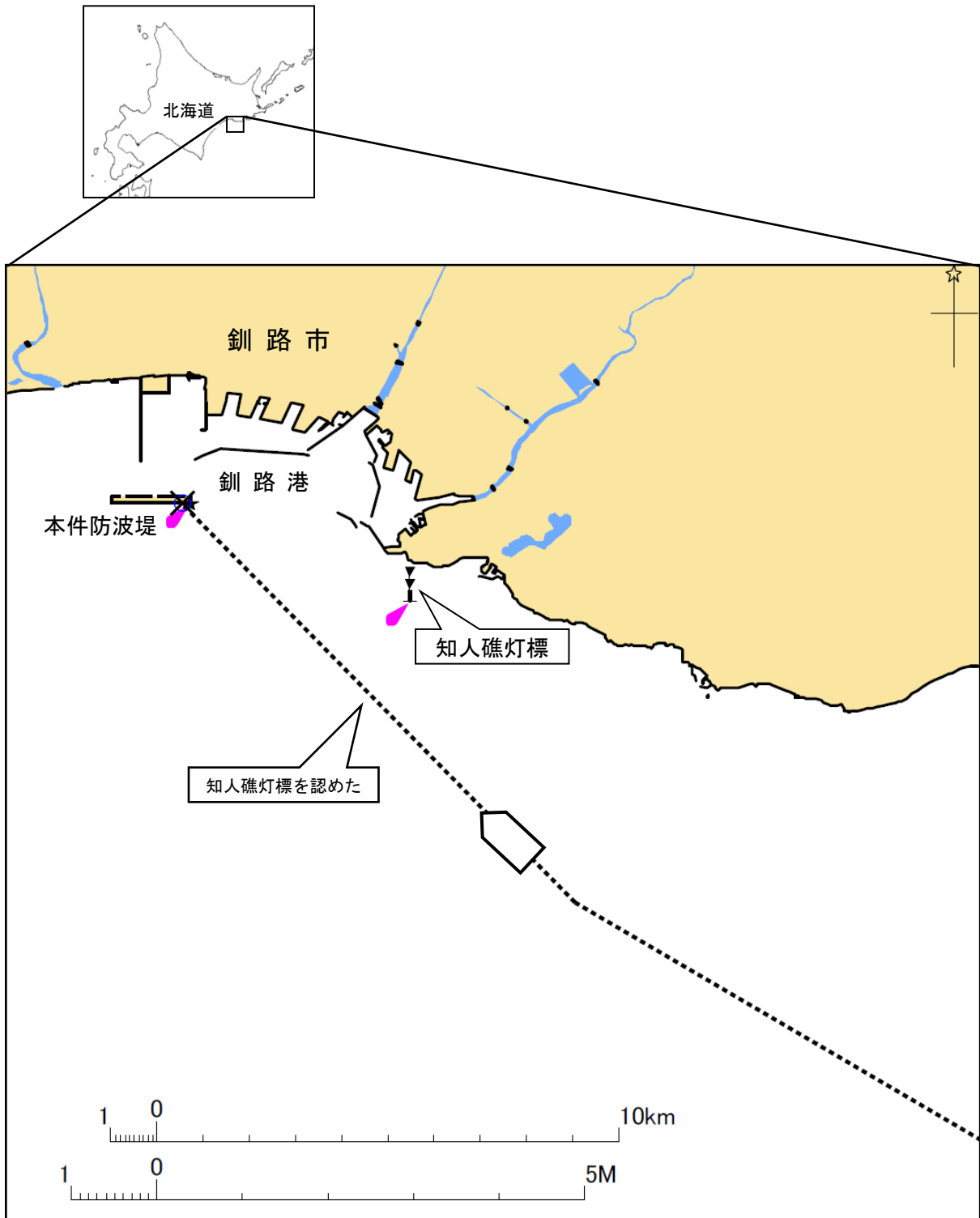
平成29年1月12日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成27年9月29日 16時30分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港外港の島防波堤東端付近 開発局釧路港西港区島防波堤東灯台から真方位267° 180m付近 （概位 北緯42° 58.8′ 東経144° 18.5′）
事故の概要	漁船第伍富丸は、北西進中、防波堤に衝突した。 第伍富丸は、球状船首部の破口等を生じ、防波堤のコンクリートに欠損を生じた。
事故調査の経過	平成27年10月9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 第伍富丸、160トン 132868、金井漁業株式会社 32.90m (Lr) × 7.60m × 4.61m、鋼 ディーゼル機関、956kW、平成6年2月
乗組員等に関する情報	船長 男性 56歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年12月9日 免状交付年月日 平成26年7月18日 免状有効期間満了日 平成31年12月8日 航海士A 男性 55歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年4月8日 免状交付年月日 平成25年6月17日 免状有効期間満了日 平成30年7月30日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部右舷側に亀裂を伴う破口及び右舷船首部外板に破口等 防波堤 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び航海士兼漁労長である航海士Aほか12人が乗り組み、沖合底引き網漁を終え、平成27年9月29日14時00分ごろ釧路港に向けて同港南東方沖30海里（M）付近の漁場を出発した。</p> <p>本船は、航海士Aを除く乗組員全員が漁獲物の処理作業等に当たり、航海士Aが、操舵室後方の椅子に腰を掛けて単独で船橋当直に当たり、約12ノットの対地速力で自動操舵により北西進した。</p> <p>本船は、16時16分ごろ、航海士Aが、釧路港南東方沖3M付近で、港口に向けて変針する際の目安としていた知人礁灯標を見た後、間もなく船長に昇橋を要請しようと考えていたところ、椅子に腰を掛けた姿勢の状態ですり寝りに陥り、16時30分ごろ釧路港の島防波堤（以下「本件防波堤」という。）東端付近に衝突した。</p> <p>本船は、航海士Aが衝撃で目を覚まし、また、船長が昇橋して本件防波堤に衝突しているのを認め、機関を後進として本件防波堤から離れた。</p> <p>本船は、船長が損傷状況の確認を行い、航海士Aが海上保安庁に本事故の発生を通報し、釧路港東区に入航した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生場所概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、ふだん、出航から漁場までの間は船橋当直に、操業中及び帰航時は漁獲物処理作業の指揮に当たっていたので、本事故当時も航海士Aに船橋当直を任せていた。</p> <p>航海士Aは、ふだん、出航から漁場までの間に休憩し、漁場到着後の漁労指揮及び漁場発進から港口沖までの船橋当直に当たっていた。</p> <p>航海士Aは、本事故当時、疲れや眠気を感じていなかったが、視界良好であり、また、海上が平穏な状況で、ぼんやりと考え事をしていたところ、知人礁灯標を右舷方に見て間もなく釧路港に入航できるものと思って安心し、居眠りに陥ったものと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、ふだん、船橋当直中に眠気を感じた際、コーヒーを飲んだり、外気に当たったりして眠気を払っていた。</p> <p>本船には、船橋航海当直警報装置が設置されており、本事故当時、センサが船橋当直者の動作を12分間検知しなければ、船橋の警報が作動する設定になっていたが、本事故発生前に同警報は作動していなかった。</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>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、釧路港に向けて自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の航海士Aが居眠りに陥ったことから、変針予定場所を通過して本件防</p>

	<p>波堤東端付近に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、知人礁灯標を視認したので、間もなく釧路港に入航できる安心感から気が緩んだこと及び椅子に腰を掛けた姿勢で見張りを続けたことから、居眠りに陥ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、釧路港に向けて自動操舵で北西進中、単独で船橋当直中の航海士 A が居眠りに陥ったため、本件防波堤東端付近に衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>船長は、本事故後、船橋航海当直警報装置の警報が作動する設定時間を 12 分から 3 分に変更する措置を講じた。</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>・ 船橋当直中は、椅子に腰を掛けるなど楽な姿勢で見張りを続けず、外気に当たったり、手動操舵に切り換えるなどして居眠り防止を図ること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生場所概略図

