

船舶事故調査報告書

平成30年5月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）
 委 員 田 村 兼 吉
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年9月27日 00時38分ごろ
発生場所	北海道釧路町尻羽岬東方沖の浅所 厚岸灯台から真方位250° 2.13海里（M）付近 （概位 北緯42° 56.2′ 東経144° 49.2′）
事故の概要	漁船海福丸は、厚岸湾に向けて北東進中、乗り揚げた。 海福丸は、乗揚後、付近海域で沈没した。
事故調査の経過	平成29年9月27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 海福丸、19トン AT2-990（漁船登録番号）、個人所有 15.86m（Lr）×4.28m×1.87m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数160、昭和51年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 57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 昭和62年10月9日 免許証交付日 平成29年4月18日 （平成34年10月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	沈没（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：うねり 波向南東、波高約0.5～1m、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、船首約2.0m、船尾約2.5mの喫水で、平成29年9月25日16時00分ごろ北海道厚岸町厚岸港への回航の目的で秋田県八峰町岩館漁港を出港した。 本船は、船長及び甲板員が交代で操船に当たり、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、北海道太平洋沿岸沖を航行し、26日16時00分ごろ北海道釧路市沖で船長が甲板員から操船を引き継いで厚岸港に向かった。 船長は、時間調整のため釧路市沖で約6knに減速して、沿岸部の定置網を避けるために陸岸から約2M沖を航行し、23時50分ごろ

	<p>尻羽岬南西方沖 3.4 M 付近で厚岸灯台に針路を定め、自動操舵によって進行した。</p> <p>船長は、針路を厚岸灯台に向けたので、乗り揚げることはないと思ひ、入港に備えて後片付けをしたり、操舵室左舷側後部の寝台で寝ていた甲板員を起こしたり、小用を足しに行ったりしているうちに、27日00時38分ごろ尻羽岬東方沖の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長及び甲板員は、救命胴衣を着用して船首部で救助を待っていたところ、地元漁船に救助された。</p> <p>本船は、本事故発生場所付近で沈没した。</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、厚岸港への入港経験が4～5回しかなく、尻羽岬東方沖の浅所の位置を十分に把握していなかったが、針路を厚岸灯台に向けて厚岸湾口の東側を航行すれば同浅所に乗り揚げることはないと思っていた。</p> <p>船長は、レーダーをオフセンターの2Mレンジにしていたが、3Mレンジにしていれば、厚岸町大黒島<small>だいこく</small>と尻羽岬の両方が映るので、浅所に接近するのが分かったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、船速を下げ過ぎたので、南東の風及び南東からのうねりにより北西方向に圧流されたと本事故後に思った。</p> <p>本船のGPSプロッターは、厚岸湾周辺海域のデータが入っていなかった。</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、尻羽岬南方沖を厚岸湾に向けて自動操舵で北東進中、船長が、針路を厚岸灯台に向けたので浅所に乗り揚げることはないと思ひ込み、入港に備えて後片付けをしたり、小用を足しに行ったりして、レーダーや目視により船位を確認しなかったことから、尻羽岬東方沖の浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、尻羽岬東方沖の浅所の位置を十分に把握していなかったことから、厚岸灯台に向けて厚岸湾口の東側を航行すれば同浅所に乗り揚げることはないと思ひ込んでいたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、尻羽岬南方沖を厚岸湾に向けて自動操舵で北東進中、船長が、針路を厚岸灯台に向けたので浅所に乗り揚げることはないと思ひ込み、入港に備えて後片付けをしたり、小用を足しに行ったりして、レーダーや目視により船位を確認しなかったため、尻羽岬東方沖の浅所に接近していることに気付かず、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>

参考	<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">・ 不慣れな海域については、事前に十分な水路調査を行うこと。・ 操船中に、他の作業を行わないこと。・ 夜間、陸岸付近を航行する場合には、レーダー等の航海計器を活用し、船位を確認すること。・ レーダーのレンジは、周囲の状況に応じて適切に設定すること。
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図

