

## 船舶事故調査報告書

令和元年12月18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	衝突（防水柵係留部）
発生日時	令和元年5月17日 06時26分ごろ
発生場所	北海道北見市サロマ湖第2湖口付近 浜佐呂間港北防波堤灯台から真方位359° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯44° 08.6′ 東経143° 55.6′）
事故の概要	漁船第五ところ丸は、南進中、防水柵係留部に衝突した。 第五ところ丸は、乗組員6人が負傷し、右舷船首部外板の破口等を生じ、また、防水柵係留部は台座部分に欠損を生じた。
事故調査の経過	令和元年5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 第五ところ丸、19トン HK2-23855（漁船登録番号）、常呂漁業協同組合 22.42m（Lr）×4.98m×1.61m、軽合金 ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成24年4月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年5月22日 免許証交付日 平成30年2月19日 （令和5年5月21日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（機関員）、軽傷 5人（船長、甲板員4人）
損傷	本船 右舷船首部外板に破口、右舷船尾部外板に凹損及び操舵室窓ガラスに割損 防水柵係留部 台座部分に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約6m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか5人（以下、「機関員」、「甲板員A～D」という。）が乗り組み、令和元年5月17日05時26分ごろほたて稚貝放流の目的で、北見市栄浦漁港を出港した。 本船は、サロマ湖内から第2湖口を通過し、第2湖口の北北西方3M付近の漁場でほたて稚貝を放流し、06時14分ごろ、栄浦漁港へ

	<p>の帰航を開始した。</p> <p>船長は、操舵室内の左舷側に立って操船に当たり、約18ノットの対地速力で自動操舵により第2湖口の水路の中央を南進し、サロマ湖に入ったとき、左舷船首方1,000m付近に、第2湖口に向け北西進するほたて稚貝を積載した反航船を視認した。</p> <p>船長は、第2湖口の南側に設置された6基の防水柵係留部のうち、南端の2基（以下、2基の防水柵係留部のうち、西側のものを「係留部A」、東側のものを「係留部B」という。）の間を通過しようと考えており、反航船が本船の航走波の影響をできるだけ受けないように、係留部Aと係留部Bの間のうち、係留部A寄りを通って、可能な限り距離を離して行き会うこととした。</p> <p>本船は、船長が、少し右転して係留部Aのわずかに左に針路を向け、もう少し係留部Aに近づいてから、必要があれば左舵を取るなどして針路を微調整しようと思い、反航船の動静を見ながら同じ速力で航行中、船首至近に係留部Aを視認し、慌てて左舵を取ったものの、06時26分ごろ、右舷船首部、次いで右舷船尾部が係留部Aに衝突した。</p> <p>船長は、119番通報して救急車を手配し、その後、ほたて養殖部会の船団長に本事故の発生について連絡をした。</p> <p>本船は、僚船に横抱きされて栄浦漁港に戻り、乗組員6人全員が病院に搬送され、機関員が右肋骨多発骨折、船長が左眼窩裂創、甲板員Aが左脛骨骨挫傷、頭部、左膝、尾骨部打撲、甲板員B及びCが頭部等打撲、甲板員Dが第3胸椎椎体骨折と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>第2湖口南側には、冬期間サロマ湖に流氷が流入するのを防止する目的で6基の防水柵係留部が設置されており、第2湖口を通過する船舶は通常、係留部Aと係留部Bの間を通過していた。</p> <p>船長は、本船と反航船との距離及び速力から、本船が防水柵係留部付近を通過後、反航船と行き会うことになると考えていた。</p> <p>係留部Aと係留部Bとの間隔は、約100mである。</p> <p>防水柵係留部は、最上部に縦横の長さ約7m、高さ約2mのコンクリート製の台座及び標識灯が設けられており、本事故時の同台座の海面上の高さは約0.5m、標識灯の同高さは約3.3mであった。</p> <p>（図1、図2 参照）</p>



図1 第2湖口から見る防氷柵係留部設置状況

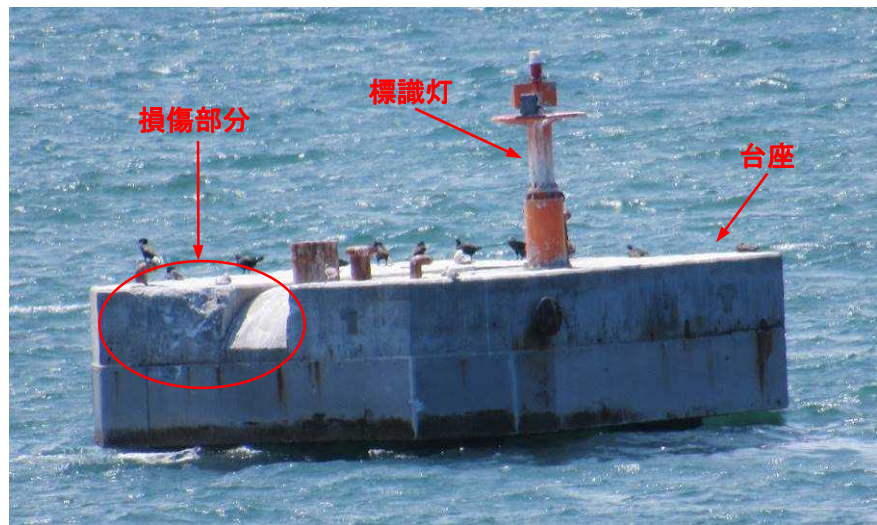


図2 係留部A

船長は、約4～5年前から1年間に20回程度、ほたて稚貝放流の目的で第2湖口を通過していた。

本船は、本事故時、船首方に見張りの障害となるものがなく、船首浮上による死角も生じていなかった。

船長は、第2湖口を通過して南進中、反航船に意識を向けていたので、本船の針路を微調整する時機を失ってしまったと、本事故後に思った。

ほたて稚貝放流作業に従事する船は、同稚貝をプラスチック製の籠に入れ、甲板上に4～6段積みになっていた。

**分析**

乗組員等の関与  
船体・機関等の関与  
気象・海象等の関与  
判明した事項の解析

あり  
なし  
なし

本船は、多数の防氷柵係留部が設置されたサロマ湖第2湖口付近において南進中、船長が反航船に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、本船の針路を微調整する時機を失して、係留部Aに衝突したものと考えられる。

**原因**

本事故は、本船が多数の防氷柵係留部が設置されたサロマ湖第2湖

	<p>口付近において南進中、船長が反航船に意識を向け、同じ針路及び速力で航行を続けたため、本船の針路を微調整する時機を失して、係留部Aに衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 航行中は特定の物標や船舶のみに意識を向けることなく、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船舶事故の発生後、速やかに海上保安庁に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

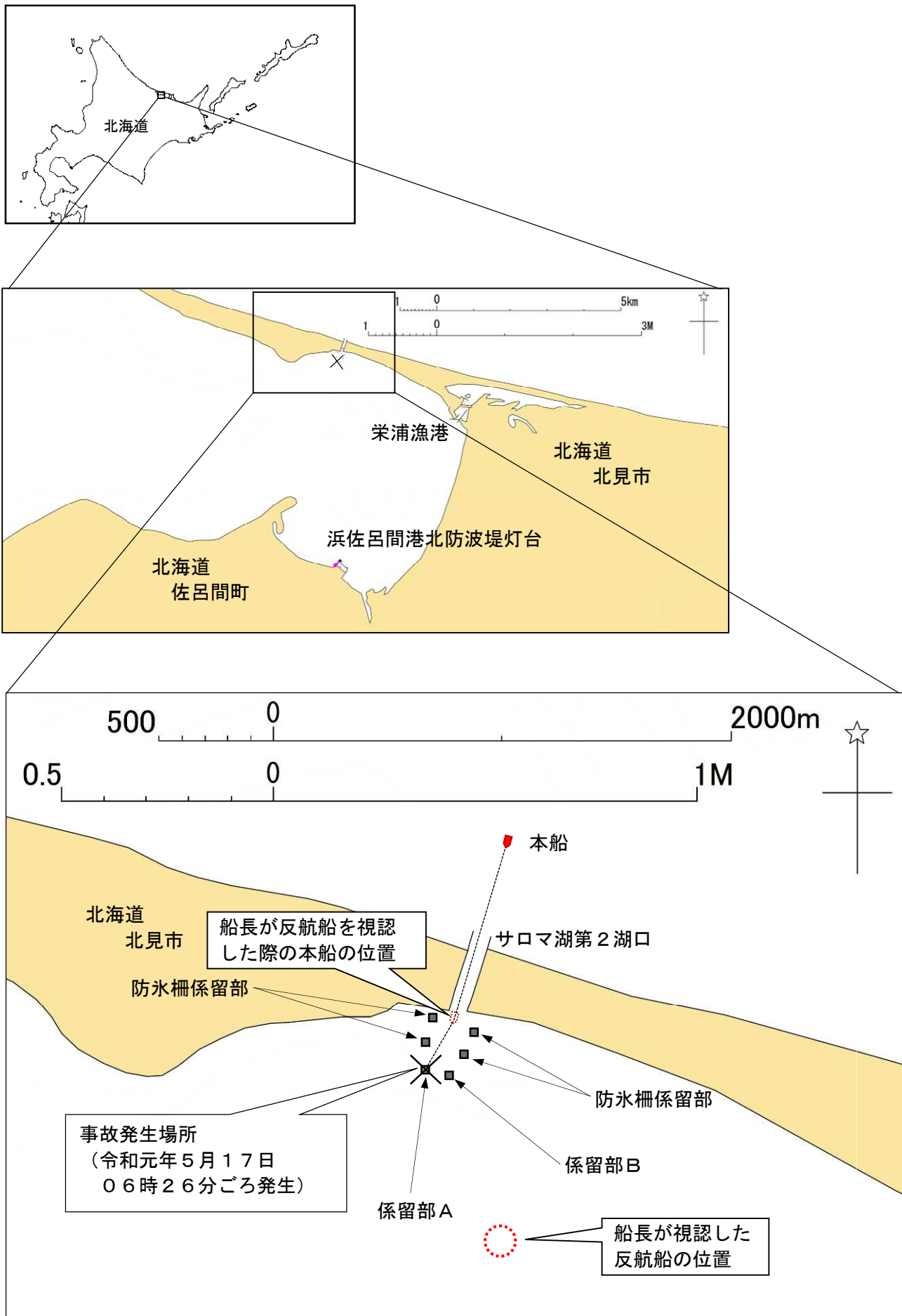


写真1 本船の損傷状況



(網走海上保安署 提供)