# 船舶事故調査報告書

令和４年６月８日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|---|---|
| **事故種類** | 衝突（防波堤） |
| **発生日時** | 令和３年１０月６日　１４時００分ごろ |
| **発生場所** | 北海道釧路市釧路港西区新西防波堤<br>釧路港西区南防波堤西灯台から真方位２７０°１，１６０m付近<br>（概位　北緯４２°５９．３′　東経１４４°１７．８′） |
| **事故の概要** | 作業船第８葵（あおい）丸は、台船第７葵号をえい航して東進中、第７葵号が防波堤に衝突した。 |
| **事故調査の経過** | 令和３年１０月２０日、主管調査官（函館事務所）を指名<br>原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| **事実情報**<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | <br>Ａ　作業船　第８葵丸、１３トン<br>２７３－９６３７北海道、葵建設株式会社<br>Ｂ　台船　第７葵号、約６７８トン<br>なし、葵建設株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級小型・特殊・特定 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | Ａ船　なし<br>Ｂ船　左舷船首部外板に凹損<br>防波堤　コンクリートに欠損 |
| 気象・海象 | 気象：天気　晴れ、風向　南南西、風力　４、視界　良好<br>海象：波高　約０．５m、潮汐　上げ潮の末期 |
| 事故の経過 | Ａ船は、船長ほか１人が乗り組み、クレーン（ブームの長さ約３１m）を搭載したＢ船を約７０mのえい航索で連結して引船列（以下「Ａ船引船列」という。）を構成し、釧路港南西方の工事現場から帰港する目的で、同港西区に向けて北東進していた。<br>船長は、右舷後方にＡ船引船列を追い越す態勢の大型船（以下「本件大型船」という。）を認めた。<br>船長は、当初、新西防波堤とその南方の島防波堤とに挟まれ東西に延びる水路（以下「本件水路」という。）を通航するにあたり、島防波堤の西方に達したときに本件水路の中央に向けて変針し、東進を開始する予定であったが、本件大型船の進路を避けて航行する目的で、本件水路北方の新西防波堤にふだんよりも接近することとなる本件水路の北寄りを東進することとし、当初の東進開始予定場所を通過して北東進を続けた。<br>船長は、本件水路を通航する目的で、新西防波堤にふだんよりも接近して東進を開始したのち、船長が、南南西風を右舷側に受けて北方に圧流にされる状況となったことを認めた際、新西防波堤に衝突する |

| | |
|---|---|
| | ほどには圧流されないと思い、東進を続けた。<br>船長は、南南西風による圧流が想定を超えて新西防波堤に衝突する状況となったことに気付き、進路を修正しようとしたものの、Ｂ船の左舷船首部が新西防波堤の先端に衝突した。<br>船長は、約６年間、Ａ船引船列を操船して本事故発生海域を航行した経験を有しており、これまでの経験から、この程度の風であれば防波堤に衝突するほど圧流されないと思った。<br>船長は、大型船がＡ船引船列を追い越した後、風上に上がり、新西防波堤から十分に離れて東進できる態勢を整えてから東進を開始すればよかったと本事故後に思った。 |
| **分析** | Ａ船引船列は、風力４の南南西風が吹く中、本件水路の北寄りを新西防波堤にふだんよりも接近して東進中、船長が、過去の経験からこの程度の風であれば新西防波堤に衝突するほど圧流されないと思い、航行を続けたことから、船長の想定を超えて北方に圧流され、Ｂ船が新西防波堤に衝突したものと考えられる。 |
| **原因** | 本事故は、Ａ船引船列が、風力４の南南西風が吹く中、本件水路の北寄りを新西防波堤にふだんよりも接近して東進中、船長が、過去の経験からこの程度の風であれば西防波堤に衝突するほど圧流されないと思い、東進を続けたため、船長の想定を超えて北方に圧流され、Ｂ船が新西防波堤に衝突したものと考えられる。 |
| **再発防止策** | 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。<br>・引船列の船長は、防波堤と他の防波堤との間に向けて航行する際、風による圧流を考慮し、両防波堤から十分に離れて航行できる態勢を整えておくこと。 |