

船舶事故調査報告書

令和6年1月31日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 伊藤 裕 康（部会長）
委員 上野 道 雄
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和5年5月1日 00時54分ごろ
発生場所	北海道森町砂原漁港 砂原港北外防波堤灯台から真方位210°120m付近 （概位 北緯42°07.7′ 東経140°41.3′）
事故の概要	漁船第五永春丸は、砂原漁港内を港口へ向けて航行中、東防波堤北端付近に衝突した。 第五永春丸は、甲板員1人が負傷し、船首部を圧壊した。
事故調査の経過	令和5年5月11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 第五永春丸、9.48トン HK2-16539（漁船登録番号）、個人所有 13.99m（Lr）×3.29m×0.93m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数120、昭和52年7月28日
乗組員等に関する情報	船長 65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52年8月26日 免許証交付日 令和4年6月23日 （令和10年4月14日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（甲板員A）
損傷	本船 船首部圧壊 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮末期
事故の経過	本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、令和5年5月1日00時50分ごろ、ほたて貝を揚収する目的で、法定灯火を表示し、甲板を照らす作業灯数灯を点灯して、砂原漁港の北西方に位置する、船長が管理するほたて貝養殖施設へ向けて、同漁港の第1港区北側岸壁の西端に位置する係留地を発進した。 砂原漁港は、東西に延びる北外防波堤の東端と、陸岸から北西方に延びる東防波堤の北端とにより、港口が形成されている。（付図1

参照)

砂原漁港の港口付近の航路標識等は、次のとおりである。

- (1) 北外防波堤東端に砂原港北外防波堤灯台（群閃赤光、毎6秒に2閃光、灯高約12m、光達距離約5海里（M））
- (2) 東防波堤北端に緑光標識灯（点滅緑光、4秒1閃光、光達距離約3M）
- (3) 北防波堤東端部、東防波堤北端部及び東防波堤北端から南方約25mにある西方に約10m突き出た旧北防波堤痕の凸部の南北両角に、アクリルウレタン樹脂蛍光塗料による反射塗装（以下、東防波堤北端部の反射塗装を「反射塗装①」、旧北防波堤痕の凸部北角の反射塗装を「反射塗装②」という。）

（写真1 参照）



写真1 砂原漁港港口付近の状況

船長は、ふだん港口を通過して出港する際、東防波堤上にある緑光標識灯の光量が比較的弱く、また、港内を航行中、視線を大きく上方に向けないと操舵室から灯光を確認できないので、東防波堤に沿って北北西進中の本船が反射塗装①を通過するタイミングを、港口へ向けて右転を開始する目安としていた。

船長は、係留地から発進したとき、東防波堤の西方にある第3港区の-5.0m岸壁（以下「僚船岸壁」という。）から、僚船1隻が発進したことに気付いた。

船長は、ふだんは操舵室上部に設置された探照灯を点灯して、港内を照射しながら操船に当たっていたが、探照灯を点灯すれば僚船を直射した際に僚船の航行の妨げになると思い、僚船岸壁に係留して作業を行っていた別の僚船が点灯する多数の作業灯により、北防波堤及び東防波堤の各反射塗装が視認できたこともあり、探照灯を点灯しないまま航行することとした。

船長は、操舵室中央にある舵輪の前に立ち、手動操舵で操船に当たり、発進後徐々に増速したが、本船の航走波が僚船岸壁で作業中の僚船の邪魔にならないよう、ふだんの出港時より減速した約7ノット（kn）の対地速力に抑えて航行を続け、僚船岸壁の北方を通過した後、北防波堤東端付近を左転して、港口に向かった。

船長は、東防波堤に沿って北北西進中、減速していることを失念

	<p>し、ふだんの速力で航行する際のタイミングで後方を振り返り、開放していた操舵室右舷後部のドア越しに東防波堤を見たところ、反射塗装②が見えたので、右転を開始する目安としていた反射塗装①を通過したものと思い、舵輪を右に半回転して右転中、前方至近に壁が見えたのでクラッチを後進としたものの、00時54分ごろ、本船の船首部が東防波堤北端付近に衝突した。</p> <p>船長は、衝突後、約30m後進して東防波堤から離れた後、クラッチを中立として漂泊させ、操舵室のドア越しに後方を確認したところ、甲板員（以下「甲板員A」という。）が甲板上に倒れ、別の甲板員が駆け寄って声を掛け続けていたものの、意識がない状態であった。</p> <p>船長は、急いで本船を係留地に戻した後、携帯電話で救急車を手配し、額から出血していた甲板員Aの傷口を手ぬぐいで押さえる応急手当を行った。</p> <p>甲板員Aは、出動した救急車により病院に搬送され、^{ひこつしょうせいけい}非骨傷性頸髄損傷及び前額部挫創の診断により、約1か月間の入院加療を受けた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真2 本船の損傷状況、写真3 操舵室後方の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、レーダー及びGPSプロッターを発進時に起動していたものの、ふだんと同様に、目視での見張りにより操船に当たっていた。</p> <p>船長は、免許取得以降、船長として、砂原漁港を根拠地とするほど貝養殖業に従事しており、同漁港の出入港操船に習熟していた。</p> <p>甲板員Aは、操舵室後方付近に立っていたところ、衝突の衝撃により、頭部を操舵室後壁にぶつけて、頭部を負傷した。</p> <p>船長を含む乗組員全員は、ベスト型の固型式救命胴衣を着用していた。</p> <p>船長は、当時は海象が^{なぎ}凧の状態であり、慣れた港という油断があったので、減速していることを失念し、ふだんのタイミングで後ろを振り返ったときに見えた反射塗装②を反射塗装①と誤認して右舵を取ってしまったと、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>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、砂原漁港内を港口に向け、東防波堤に沿って北北西進中、船長が、減速していることを失念し、ふだんの速力で航行する際のタイミングで操舵室右舷後部のドア越しに見えた反射塗装を、右転する際の目安としていた東防波堤北端部の反射塗装と誤認して右転を開始したことから、東防波堤北端付近に衝突したものと考えられる。</p>

	<p>船長は、僚船岸壁で作業中の僚船に航走波の影響が出ないように、減速して航行中、海象が凧の状態で慣れた港という油断があったことから、減速していることを失念したものと考えられる。</p> <p>甲板員Aは、操舵室後壁付近に立っていたところ、衝突の衝撃により頭部を同壁にぶつけて負傷していることから、甲板上に座るなどして姿勢を低くした体勢をとっていれば、頭部をぶつける事態を避けることができた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、砂原漁港内を港口に向け、東防波堤に沿って北北西進中、船長が、減速していることを失念し、ふだんの速力で航行する際のタイミングで操舵室右舷後部のドア越しに見えた反射塗装を、右転する際の目安としていた東防波堤北端部の反射塗装と誤認して右転を開始したため、東防波堤北端付近に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、通常と異なる進路や速力で入出港する場合、あらかじめ設定した変針目標を誤認又は見逃すことのないよう、レーダーやGPSプロッター等の航海計器を活用すると共に、航路標識を確認して、自船の位置を正確に把握すること。 ・ 小型船舶の乗組員は、航行中に暴露甲板等で待機する際、船体動揺に備え、甲板上に座るなど姿勢を低くした体勢をとること。

付図1 事故発生経過概略図

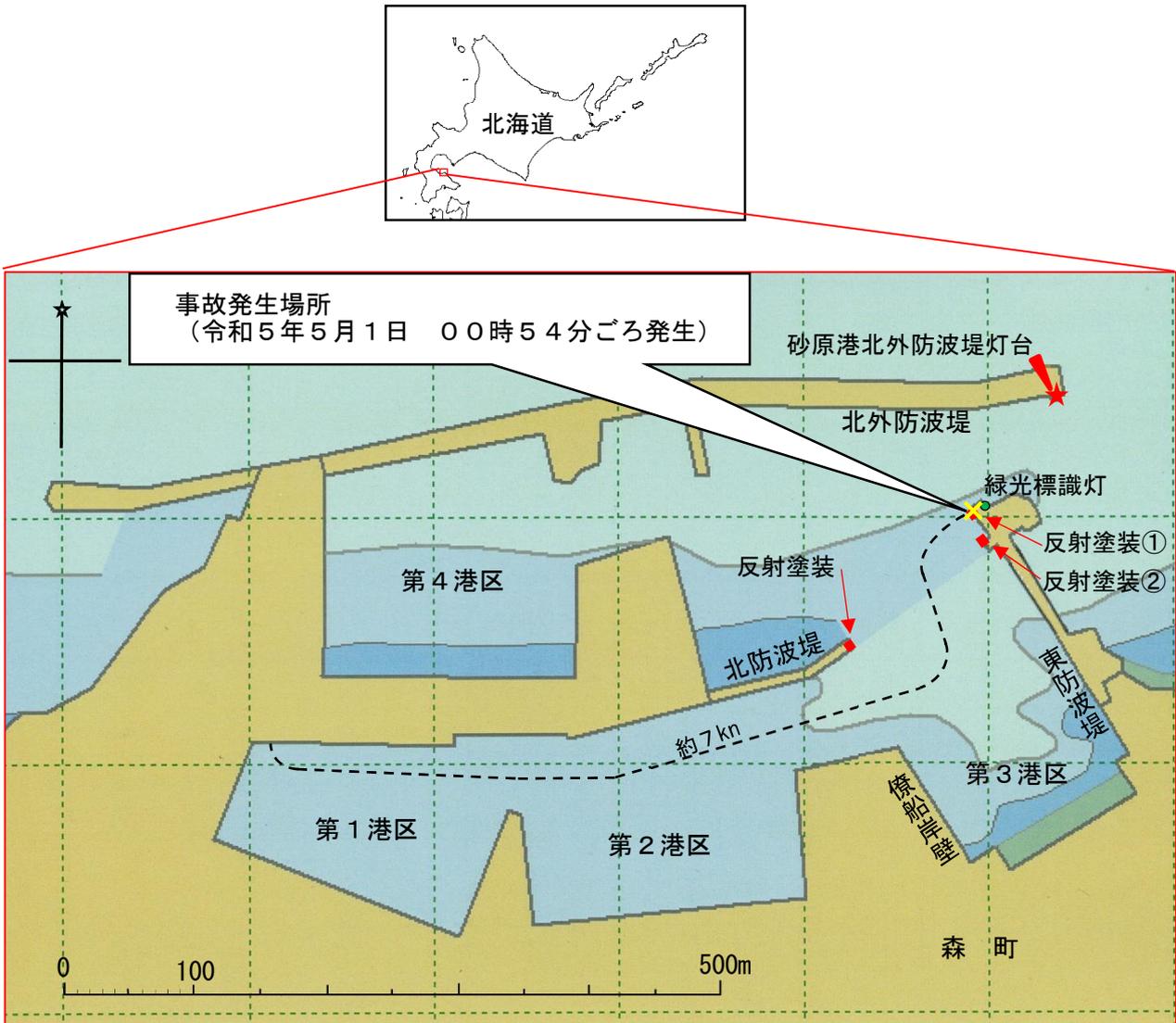


写真2 本船の損傷状況（所属漁業協同組合提供）

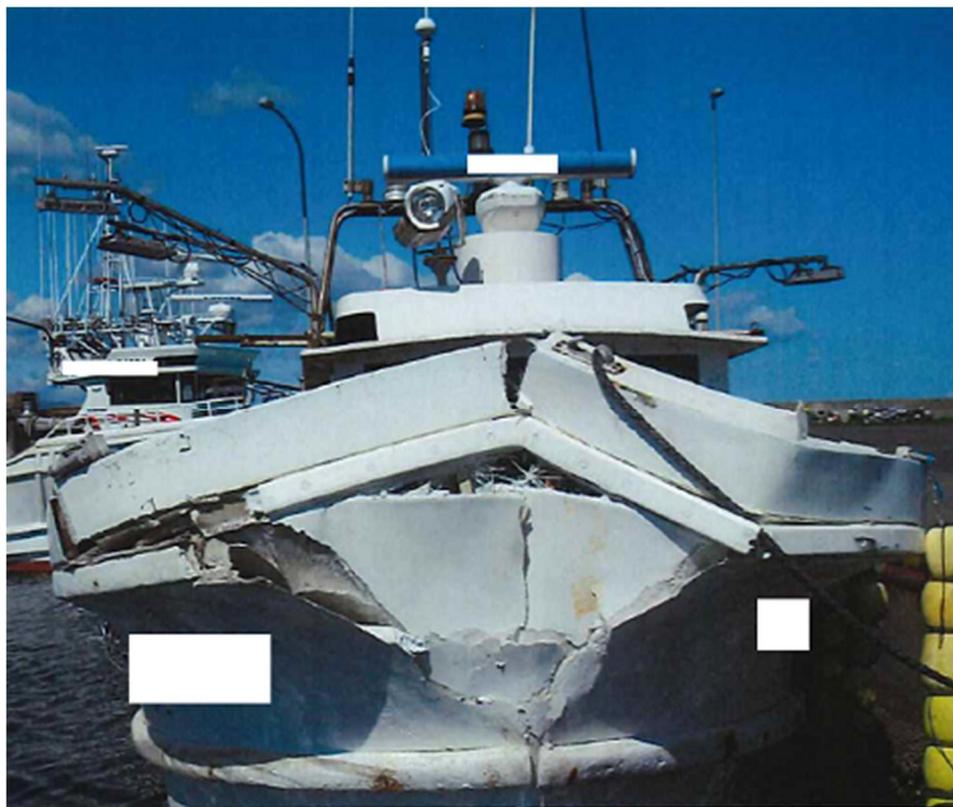


写真3 操舵室後方の状況



甲板員Aの立ち位置