

船舶事故調査報告書

船種船名 遊漁船 第三十八錦星丸
船舶番号 200-26022 北海道
総トン数 7.3 トン

船種船名 モーターボート Hammer HeadⅢ
船舶番号 200-33968 北海道
総トン数 5トン未満（長さ6.92m）

事故種類 衝突
発生日時 平成20年11月23日 13時00分ごろ
発生場所 北海道苫小牧港西方沖
苫小牧灯台から真方位217° 2.8海里付近
(概位 北緯42°35.0′ 東経141°31.8′)

平成21年7月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 横 山 鐵 男（部会長）
委 員 山 本 哲 也
委 員 根 本 美 奈

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

遊漁船第三十八錦星丸^{きんせいまる}は、船長ほか釣り客9人が乗船し、北海道苫小牧港西方沖の釣り場で魚釣りを行って帰航中、モーターボート^{ハンマーヘッド} Hammer HeadⅢは、船長ほか2人が乗船し、同港西方沖の釣り場で漂泊中、平成20年11月23日（日）13時00分ごろ、両船が衝突した。

Hammer HeadⅢは、同乗者及び船長が負傷し、船尾部に破口等の損傷を生じ、一方、

第三十八錦星丸は、船首船底付近に損傷を生じたが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成20年11月23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。

1.2.2 調査の実施時期

平成20年11月29日 現場調査及び口述聴取

平成20年12月5日、平成21年5月15日、20日 口述聴取

平成21年1月24日 現場調査

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

第三十八錦星丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）、Hammer HeadⅢ（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）及びB船の同乗者2人（以下「同乗者B1」及び「同乗者B2」という。）の口述並びにGPSプロッターの記録によれば、次のとおりであった。

2.1.1 GPSプロッターに記録された衝突場所

A船及びB船に搭載の各GPSプロッターの記録によれば、衝突場所は、北緯42°35.0′ 東経141°31.8′ 付近であった。

2.1.2 口述による運航の経過

(1) A船

A船は、船長Aが乗り組み、救命胴衣を着けた釣り客9人を乗せ、魚釣りの目的で、平成20年11月23日05時30分ごろ苫小牧港第2区の漁港区を発し、同港西方沖8海里（M）付近の釣り場に向かい、06時20分ごろ同釣り場に至って魚釣りを行った後、12時40分ごろ帰途についた。

船長Aは、釣り客全員を後部甲板で待機させ、自らは操舵室中央に備えた

舵輪後方に立ち、手動操舵によって操船に当たり、GPSプロッターを作動させ、1.5Mレンジとしたレーダー及び目視による見張りを行って定置網が設置された水域を約7ノット(kn)（対地速力、以下同じ。）の速力でいったん沖に向けて南下し、12時45分ごろ、苫小牧灯台から約240°（真方位、以下同じ。）7M付近で、苫小牧港第2区の方向を確認して針路を約071°に定めて自動操舵とし、17～18knの速力で航行した。

船長Aは、その後、苫小牧港第2区港内にいた知り合いの漁船から無線で呼び出され、陸岸寄りの水域で魚釣りを行っている遊漁船を探すことを頼まれたので操舵室中央から左舷側に移動し、同室左舷天井に設置した無線で連絡することや左舷側の陸岸寄りの水域を見て遊漁船を探すことに気を取られ、左舷方に視線を向けて航行中、左舷方200m付近にその船舶を認め、そのことを無線で港内の知り合いの漁船に連絡していたところ、13時00分ごろA船の船首部がB船の船尾中央部少し左舷側に衝突した。

船長Aは、衝撃を感じ、直ちに機関を後進にかけて行きあしを止め、操舵室から左舷側に出て船首方を見たところ、至近にB船を認めて衝突したことを知った。

(2) B船

B船は、船長Bが乗り組み、同乗者2人を乗せ、魚釣りの目的で、平成20年11月23日06時30分ごろ苫小牧港第2区の東方約5Mにあるマリーナを発し、GPSプロッターを作動させて同港西方沖3M付近の釣り場に向かい、07時30分ごろ同釣り場の水深約28m付近のところに至って機関を停止し、船首から直径約4mのパラシュート型シーアンカーを海中に投げ、錨索を船首から8～10m延ばして漂泊した。

船長Bは、同乗者2人とともに救命胴衣を着け、船体後部で釣り竿を使用してかれい釣りを始め、ほぼ西方に船首を向け東流によって次第に東方に圧流され、海岸付近に視認できた錦岡橋にしきおかとその東方のゴルフ場の青色のネットにより船位を確認して潮昇りを繰り返して、4回ばかり潮昇りを行ってゴルフ場付近まで圧流されたころ、魚釣りを止めて帰航することとし、機関を始動して中立運転とし、同乗者とともに魚釣りの後片付けを始めた。

船長Bは、同乗者B₁が左舷後部でクーラーボックスに腰を掛け船尾方を向いて釣り道具の整理を行い、自らは同乗者B₂とともに右舷後部からパラシュート型シーアンカーを引き揚げ、そのうちに船首が風の影響を受けて東方に向いた状況となり、同シーアンカーを引き揚げ終えて海水で船尾付近を洗った。その後、船長Bは、右舷後部甲板で体を船尾方に向けて中腰の姿勢で、船首方を向いて立ったままの同乗者B₂とともにパラシュート型シーア

ンカーの錨索の絡みを解くなど、魚釣りの後片付けを続けた。

13時00分ごろ、船長Bは、ふと顔を上げて船尾方を見たところ、至近にA船を初めて認め、危ないと叫んだものの、電子ホーンを鳴らす間も、舵輪及び機関を使用して移動する間もなく、その直後にA船の船首部がB船の船尾中央部少し左舷側に衝突した。

同乗者B1及び同乗者B2は、船長Bの叫び声を聞いて視線を船尾方に向け、初めてB船の至近に接近したA船に気付いた。

船長Bは、衝突の衝撃で海中に転落したが、A船の釣り客に救助され、B船からA船に移った同乗者2人とともに苫小牧港第2区に入港し、船長Aが付近を航行中の漁船に手配を依頼した救急車で病院に搬送された。

また、B船は、同漁船にえい航され、のち上架した。

本事故の発生日時は、平成20年11月23日13時00分ごろで、発生場所は、苫小牧灯台から217° 2.8M付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述並びに診断書によれば、次のとおりであった。

(1) A船

死傷者はいなかった。

(2) B船

同乗者B1が左鎖骨骨折等を、同乗者B2が右腰等に打撲を、船長Bが頭部等に打撲を負った。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

船首船底付近のステム^{*1}に損傷が生じた。

(写真1 A船の損傷状況(船首) 参照)

(2) B船

船尾外板に破口及びき裂並びに船外機が全損した。

(写真3 B船の損傷状況(船尾及び船外機) 参照)

2.4 乗組員等に関する情報

*1 「ステム」とは、船の舳先を構成する縦方向の部材をいう。

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 56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54年8月31日

免許証交付日 平成18年10月5日

(平成24年8月27日まで有効)

船長B 男性 56歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 昭和63年4月1日

免許証交付日 平成19年6月25日

(平成25年5月20日まで有効)

同乗者B1 男性 47歳

なし。

同乗者B2 男性 52歳

二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成11年7月30日

免許証交付日 平成21年3月30日

(平成26年7月29日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

昭和43年ごろから父親所有の漁船に甲板員として乗り組んで苫小牧沖で刺網漁等に従事し、平成元年ごろから船長職を執るようになり、A船を新造してからも船長として乗り組んで遊漁船としても登録し、年に4～5回釣り客を乗せて魚釣りに出かけていた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常で、また、眠気を感じていなかった。

船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

① 主な乗船履歴

休日に兄が所有するモーターボートに同乗して小樽沖などの日本海で魚釣りをを行い、小型船舶操縦免許を取得して船長として乗り組むようになった。平成17年ごろから所有するモーターボートをマリーナに保管して苫小牧沖

など太平洋で魚釣りをを行うようになり、平成20年5月釣り仲間と共同でB船を購入し、土曜日や日曜日などの休日に一緒に魚釣りに出かけていた。

② 健康状態

健康状態は良好で、視力、聴力とも正常であった。

同乗者B1

同乗者B1の口述によれば、以前からB船や他の船舶に乗船して苫小牧沖などで魚釣りをを行い、小型船舶操縦免許を取得していなかったため、B船の運航を船長Bや同乗者B2に任せていた。

同乗者B2

同乗者B2の口述によれば、船長Bを含む3人でB船を共有してマリーナに係留し、苫小牧沖などで魚釣りを行っていた。

2.5 船舶に関する情報

2.5.1 設備、性能等

(1) A船

船舶番号	200-26022 北海道
船舶所有者	個人所有
船籍港	北海道苫小牧市
総トン数	7.3トン
L×B×D	13.40m×3.38m×1.15m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	450kW（連続最大）
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成3年11月
最大搭載人員	旅客12人、船員1人計13人

(2) B船

船舶番号	200-33968 北海道
船舶所有者	個人所有
船籍港	北海道札幌市
総トン数	5トン未満
L×B×D	6.92m×2.57m×1.40m
船質	FRP
機関	ガソリン機関（船外機）1基
出力	95.62kW（連続最大）

推進器	固定ピッチプロペラ 1 個
進水年月	平成 12 年 7 月
最大搭載人員	旅客 7 人、船員 1 人計 8 人

2.5.2 積載状態

(1) A 船

船長 A の口述によれば、出港時の喫水は、船首尾とも 0.5 m で、釣り客 9 人が乗船していた。

(2) B 船

船長 B の口述によれば、出港時の喫水は、船首 0.4 m、船尾 0.5 m で、同乗者 2 人が乗船していた。

2.5.3 その他の設備及び性能等

(1) A 船

G P S プロッター及びレーダーが装備されて作動中で、音響信号装置として電子ホーン 1 台が装備されていた。

船長 A の口述によれば、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

(2) B 船

レーダーは装備されておらず、G P S プロッター及び音響信号装置として電子ホーン 1 台が装備されていた。

船長 B の口述によれば、船体及び機器類には、不具合又は故障はなかった。

2.5.4 A 船の操舵室からの見通し状況

船長 A の口述によれば、航行中の船首浮上や左舷船首の揚網用ドラム及び窓枠などによって生じた死角を、いつもは身体の移動、減速及び船首を振るなどして解消していた。

(写真 2 A 船の船首方の見通し状況 参照)

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値及び潮汐

(1) 事故現場の北北東約 4 km に位置する苫小牧特別地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

12 時 00 分 風向 西北西、風速 2.7 m/s、気温 4.5℃、降水量
0 mm

13 時 00 分 風向 西北西、風速 3.2 m/s、気温 3.9℃、降水量

0 mm、天気 曇り

(2) 事故現場の南西約15 km に位置する白老地域気象観測所による事故当時の観測値は、次のとおりであった。

12時00分 風向 南南西、風速 1.1 m/s、気温 3.9℃、降水量
0 mm

13時00分 風向 西北西、風速 4.2 m/s、気温 4.2℃、降水量
0 mm、天気 曇り

(3) 海上保安庁発行の潮汐表によれば、苫小牧における事故当時の潮汐は、下げ潮の初期であった。

2.6.2 乗組員の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

(1) 船長A

天気 晴れ、風向 北北西、風力 3、視界 良好、波浪 なし、海潮流
東北東若干

(2) 船長B

天気 晴れ時々雪、風向 西、風力 2、視界 良好、海潮流 東約
1.0 kn

2.6.3 潮流

船長Bの口述及びB船搭載のGPSプロッターの記録によれば、事故現場付近の海域には、流向約090°の潮流があり、B船は同方向に圧流されていた。

(写真4 B船搭載のGPSプロッターの記録(衝突場所付近) 参照)

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故に至る経過

2.1、2.6.2及び2.6.3から、次のとおりであったものと考えられる。

A船は、12時45分ごろ、苫小牧灯台から約240°7M付近で、針路をほぼ苫小牧港第2区に向く約071°に定めて自動操舵とし、風潮流を左舷側から受け

て約072°の対地針路*2、17～18knの速力で航行中、一方、B船は、本事故発生場所付近において、船首を東北東に向け、機関を中立運転とし、約1.0knの潮流により東方に流されながら漂泊中、両船が衝突した。

3.1.2 衝突時刻及び衝突場所

2.1から、衝突時刻は13時00分ごろ、衝突場所は苫小牧灯台から217°2.8M付近と考えられる。

3.1.3 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船の船首部と、B船の船尾中央部少し左舷側とが衝突したものと考えられる。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員及び船舶の状況

(1) 乗組員の状況

2.4から、船長A及び船長Bは、ともに適法で有効な操縦免許を有していた。また、いずれも健康状態は良好であったものと考えられる。

(2) 船舶の状況

2.5.3から、A船及びB船は、ともに船体及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

3.2.2 事故発生時の気象及び海象

2.6から、天気は曇りで、風向西北西、風力2、視界良好で、約1.0knの東流があったものと考えられる。

3.2.3 見張り及び衝突直前の操船の状況

(1) A船

2.1及び2.5.4から、次のとおりであったものと考えられる。

船長Aは、操舵室内左舷寄りに備えた無線機の前に立ち、港内にいた知り合いの漁船と無線連絡を行うことや左舷方を見て遊漁船を探すことに気を取られ、船首を振るなり、左舷寄りの位置から体を移動するなどの船首方の死角を解消する見張りを行っていなかったため、漂泊状態のB船に気付かず、同船に向けて航行した。

*2 「対地針路」とは、風圧差、流圧差を加味した陸地に対する針路をいう。

(2) B船

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

船首を東北東方に向け、潮流の影響を受けて約1.0knの速さで東方に流される状況下、船長Bは、魚釣りの後片付けに気を取られ、周囲の見張りを行わず、衝突直前までA船の接近に気付かなかったため、電子ホーンを使用して音響信号を行うことも、中立運転としていた船外機を使用して衝突を避けるための措置をとることもしなかった。

4 原因

本事故は、北海道苫小牧港西方沖において、A船が魚釣りを終えて帰航中、B船が魚釣りの後片付けをしながら漂泊中、A船が、B船に気付かずにB船に向けて航行し、また、B船が、接近するA船に気付かずに漂泊を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船の存在に気付かずにB船に向けて航行したのは、船長Aが、知り合いの漁船との無線連絡や遊漁船を探すことに気を取られ、船首方の見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

B船がA船の接近に気付かずに漂泊を続けたのは、船長Bが、魚釣りの後片付けに気を取られ、周囲の見張りを行わなかったことによるものと考えられる。

付図1 推定航行経路図

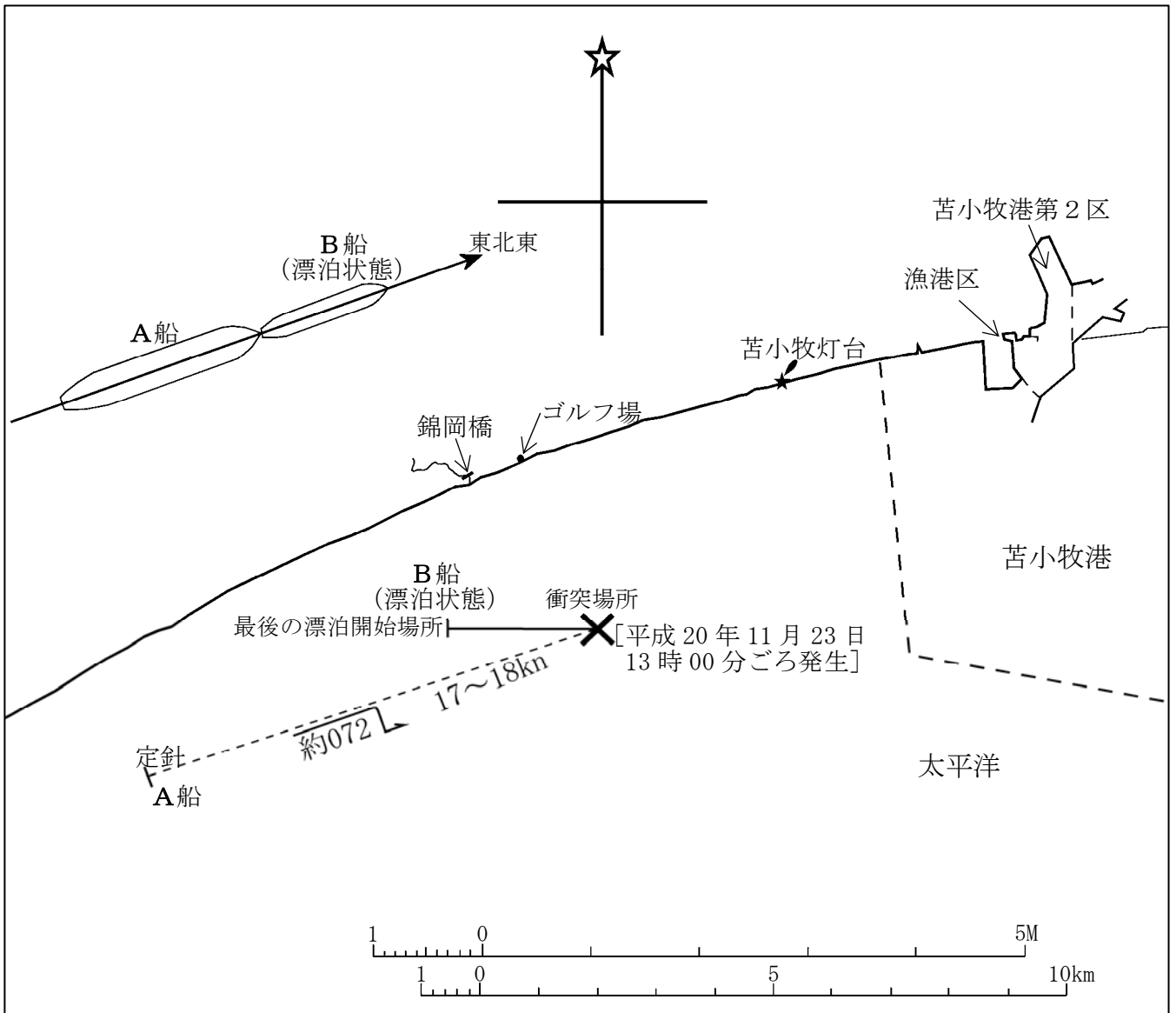


写真1 A船の損傷状況（船首）

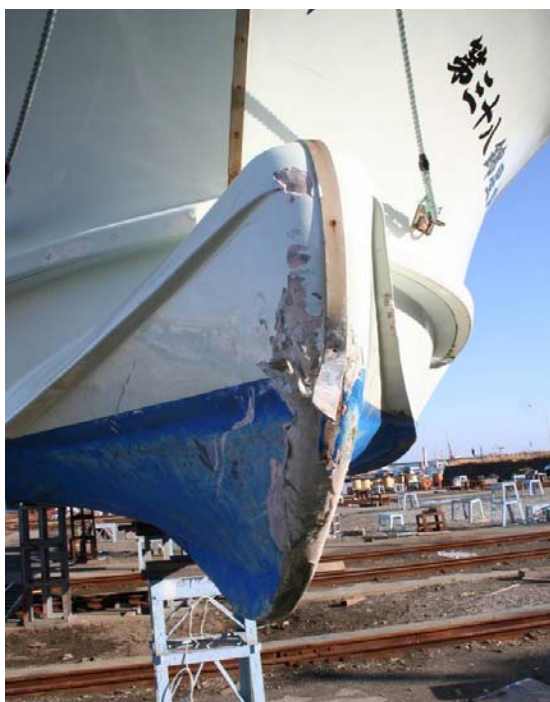


写真2 A船の船首方の見通し状況



写真3 B船の損傷状況（船尾及び船外機）



写真4 B船搭載のGPSプロッターの記録
(衝突場所付近)

