

船舶事故調査報告書

平成27年3月5日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月23日（月） 12時50分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港内 苫小牧港東港地区東防波堤灯台から真方位335° 3,830m付近 （概位 北緯42° 36.7′ 東経141° 45.1′）
事故調査の経過	平成26年6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。 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	A 遊漁船 ^{タマリスク} TAMARISK、9.1トン 242-13093 北海道、株式会社タマリスク 11.97m (Lr) × 3.28m × 1.14m、FRP ディーゼル機関、217kW、昭和63年7月26日 B 小型兼用船 ^{かいしん} 第十八海進丸、4.3トン HK3-94554（漁船登録番号）、個人所有 11.00m (Lr) × 2.95m × 0.94m、FRP ディーゼル機関、183.88kW、平成2年9月 第200-28018号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 45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 平成14年3月18日 免許証交付日 平成24年4月25日 （平成29年4月25日まで有効） B 船長B 男性 48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5月13日 免許証交付日 平成24年6月11日 （平成30年5月12日まで有効）
死傷者等	A 軽傷 5人（釣り客） B なし
損傷	A 船尾外板右舷側に破口、凹損及び亀裂等 B 船首外板に破口、亀裂及び擦過傷等

事故の経過

A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、何度か釣り場を移動した後、平成26年6月23日12時30分ごろ、苫小牧港東港区（以下「東港」という。）西方1海里（M）付近でシーアンカーを船首から投下し、船首を西方に向けて漂泊して釣りを行った。

船長Aは、A船の周囲に漂泊中の2隻のプレジャーボート及び東港の港口付近に漂泊中のB船を認め、それぞれが釣りをしているものと思った。

船長Aは、船内を歩き回って釣り客の手伝いをしながら船尾方を見たところ、東港の西方付近を北方の陸岸へ向けて北西進するB船を認め、その後、B船が南西進してA船に向けて接近していることに気付いたが、B船がA船の右舷船尾方から左舷船尾方へ通過して行くように見えたので衝突することはないものと思い、釣り客の手伝いを続けた。

船長Aは、再度船尾方を見たところ、B船がA船の船尾方約150～200mのところをA船に向けて変針したのを認めたので、船尾甲板からB船に向けて両手を挙げて大声で叫んだ。

A船は、船長Aが、衝突の危険を感じて釣り客に船首甲板への移動を促すとともに、操舵室へ移動して機関を始動したが、12時50分ごろ、その船尾右舷側とB船の船首が衝突した。

船長Aは、船長Bと対話をした後、所属マリーナに携帯電話で連絡し、来援した所属マリーナの船舶に釣り客を移乗させて自力で所属マリーナへ戻り、衝突時に身体を打ちつけた釣り客5人が病院で受診し、それぞれ打撲、捻挫等と診断された。

B船は、船長Bが1人で乗り組み、水質測定調査員2人を乗せ、苫小牧港西港区の漁港区を出航して東港内外各所の水質測定を終え、東港地区内防波堤（A）と東港地区内防波堤（B）の間を通過して東港の西方に出た。

船長Bは、東港の西方2M付近に設定された次の水質測定地点（以下「本件測定地点」という。）へ向かうため1.5Mレンジとしていたレーダーで西方を確認したところ、3個の映像を認めたが、船舶なのか浮き球なのか判断ができなかったものの、距離が離れているので大丈夫と思った。

船長Bは、波が高いように感じたので、船首甲板左舷側にいる調査員2人に波が被らないように、風と波が弱い北方の陸岸寄りの針路を取って本件測定地点へ向かおうと思い、対地速力約1.3ノットで北西進した。

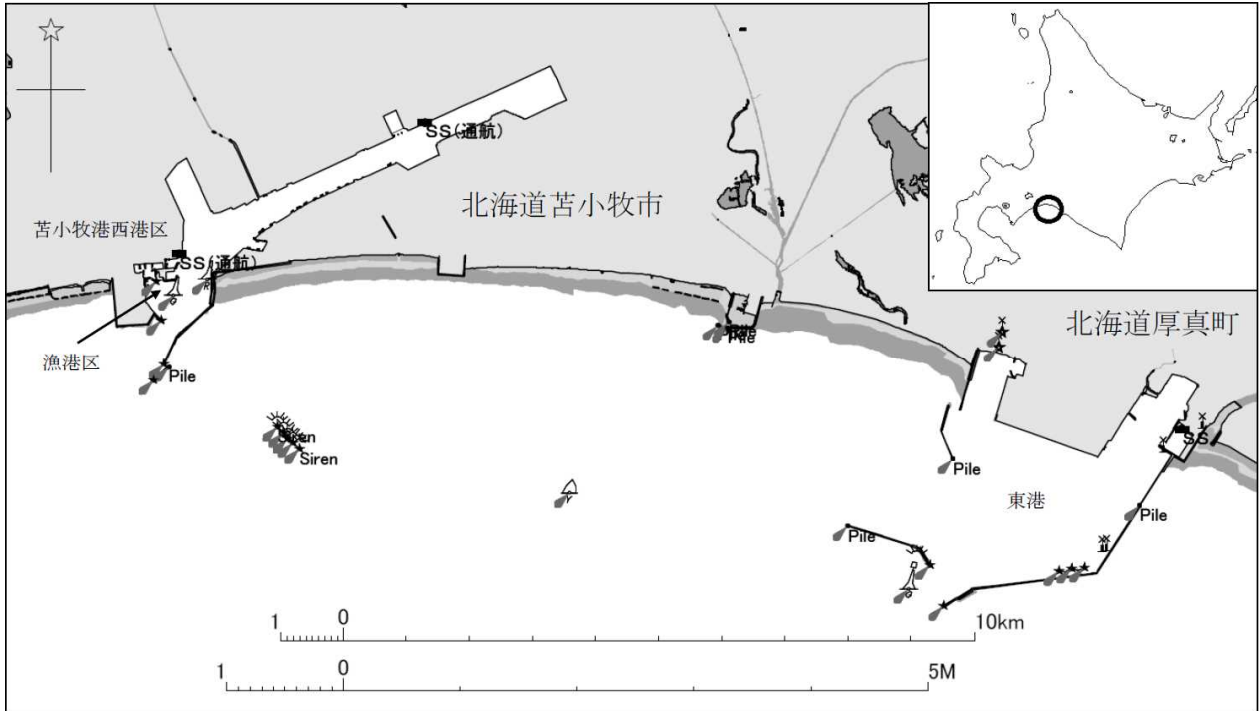
船長Bは、もう波を被ることはないものと思い、本船は、徐々に左転して南西進した後、本件測定地点へ向けて右転して西進した。

船長Bは、往航時に東港西方沖を航行した際、周囲に他船がいなかったため、復航時も他船はいないものと思い、本件測定地点の位置を

	<p>確認するため、操舵室後方の棚に腰を掛けて前屈みの姿勢でGPSプロッターの操作を始めた。</p> <p>船長Bは、GPSプロッターの画面を見ていた際、12時50分ごろ、衝突の衝撃を感じて機関を中立とし、B船がA船の船尾右舷側を押していることに気付き、機関を後進とした。</p> <p>船長Bは、船長Aと対話をした後、所属漁業協同組合及び僚船に携帯電話で連絡し、来援した僚船2隻に伴走されて自力で苫小牧港西港区の漁港区へ戻った。</p> <p>(付図1 苫小牧港概略図、付図2 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西～西南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m</p>
その他の事項	<p>船長Aは、A船にモーターホーンを装備していたが、B船がA船に向けて変針して迫って来るので目が離せなくなり、すぐに操舵室に移動して警告信号を吹鳴できなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当日、出航直前に調査員から各水質測定地点の緯度経度が記載された資料を受け取り、GPSプロッターに最初に向かう水質測定地点を入力して出航し、漂流して調査員が水質測定をしている間に次の地点を入力することを繰り返していた。</p> <p>B船の2人の調査員は、衝突直前にA船のマストが見え、A船からの叫び声が聞こえて身構えたので、怪我はなかった。</p> <p>B船は、ふだん、漁船として運航していた。</p>
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	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、苫小牧港内で漂流して釣り中、船長Aが、B船が船尾方約150～200mのところをA船に向首する態勢となったことを認め、B船に向けて両手を挙げて発声し、避航を促したものの、更にB船が接近することから、操舵室へ移動して機関を始動させて避航しようとしたが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、苫小牧港内を西進中、船長Bが、東港西方沖に他船はいないものと思い、操舵室後方の棚に腰を掛けて前屈みの姿勢でGPSプロッターの操作に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、前路で漂流して釣り中のA船に気付かず、A船に向けて変針し、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、苫小牧港内において、A船が漂流して釣り中、B船が西進中、船長Bが、東港西方沖に他船はいないものと思い、操舵室後方の棚に腰を掛けてGPSプロッターの操作に意識を集中し、見張りを行っていなかったため、前路で漂流して釣り中のA船に気付かず、A船に向けて変針し、両船が衝突したことにより発生したものと考えら</p>

	れる。
参考	<p>船長Aは、本事故後、漂泊して釣り中、接近する船舶に対し、早めに警告信号を吹鳴することとした。</p> <p>水質調査会社は、本事故後、見張り要員を増員して調査を行うこととした。</p> <p>船長Bは、本事故後、操舵室後方の棚に腰を掛けて操船を行わないこととした。</p> <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"> ・航行中は、常時適切な見張りを行うこと。

付図1 苫小牧港概略図



付図2 事故発生経過概略図

