

## 船舶事故調査報告書

令和元年9月25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	乗揚
発生日時	平成30年8月29日 10時05分ごろ
発生場所	北海道苫前町苫前港 苫前港北防波堤灯台から真方位239°590m付近 (概位 北緯44°19.0′ 東経141°38.9′)
事故の概要	港湾業務艇ゆりかもめは、苫前港の北護岸付近を南西進中、浅瀬に乗り揚げた。 ゆりかもめは、推進器翼に欠損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年9月27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	港湾業務艇 ゆりかもめ、19トン 235-35834 北海道、国土交通省 17.40m×4.18m×2.06m、FRP ディーゼル機関2基、1,025.3kW（合計）、平成8年7月4日
乗組員等に関する情報	船長 男性 66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15年7月31日 免許証交付日 平成30年3月5日 (令和5年7月30日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	両舷推進器翼に欠損及び曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時、潮高 約23cm（留萌港）
事故の経過	本船は、平成30年8月29日、苫前港で、港内見学を目的とした体験航海を行っていた。 本船は、1回目の体験航海を終え、2回目の体験航海の目的で、船長及び甲板員が乗り組み、参加者及び関係者計13人を乗せ、10時ごろ苫前港第3港区南側の岸壁を発進した。 本船は、船長が、右舷側の操縦席に腰を掛け、目視で見張りを行いながら手動操舵で操船に、甲板員が船尾部で参加者の安全監視にそれぞれ当たっていた。

	<p>本船は、苫前港の北防波堤先端付近で左転し、約7ノットの対地速力で、関係者が説明している消波ブロックの状況が参加者に見えるよう、北護岸の北方100m付近を同護岸に沿って南西進した。</p> <p>本船は、南西進中、船長が、港口に戻る目的で右転しようとした10時05分ごろ、北護岸南西端付近の浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）に乗り揚げて通過した。</p> <p>本船は、船長が、機関を中立として漂泊し、負傷者の有無及び船内に浸水していないことを確認し、自力で発進場所に戻った。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.80m、船尾約1.45mであった。</p> <p>本船は、レーダー及びGPSプロッターを装備しており、本事故当時、いずれも作動中であった。</p> <p>GPSプロッターは、操縦席前方のメインモニターのほか、操縦席後方にサブモニターを備えていて、乗船者に港内の状況等を示していた。なお、海岸線データは、平成19年2月以降更新されておらず、苫前港の形状が本事故時とは異なっていた。</p> <p>船舶所有者は、船長から要望がなく、本船が、夜間や海岸線付近を航行することがなかったため、GPSプロッターの海岸線データを更新していなかった。</p> <p>船長は、船舶所有者から本船の運航管理業務を委託されている会社の社員として、平成27年4月ごろから本船の船長を任せられ、苫前港以外での航路の測深や港内巡視のほか、苫前港で年8回行われる体験航海でも操船を行っていた。</p> <p>船長は、前任船長から本件浅瀬の存在を聞いており、ふだん、北護岸南西端付近に近づかないようにしていたが、苫前港の水深図を見たことがなく、本件浅瀬の範囲を詳細に把握していなかった。</p> <p>本件浅瀬は、船舶所有者が、平成29年9月に実施した測量によれば、水深0.8m～1.3mの浅所が点在している。</p> <p>船舶所有者は、体験航海のルートを決めていたものの、各変針地点について、緯度経度等で詳細に指定することなく、船長の判断に任せていた。</p> <p>船長は、慣れた海域で、気象、海象が良好なときだけ実施されるので、体験航海のときは目視で見張りを行い、目測のみで「北護岸中央付近北方の変針予定場所」（以下「変針予定場所」という。）を確認しており、本事故時も、船首方を見張りながら、時折視線を左方に向けて、変針予定場所を目測で確認していた。</p> <p>船長は、1回目の体験航海終了時、関係者から、予定より終了時間が多少早かったことを告げられ、2回目の体験航海では航行時間を調整する必要があると思った。</p>

<p><b>分析</b></p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、苫前港北護岸付近を南西進中、船長が、1回目の体験航海終了時、関係者から、予定より終了時間が早かったことを告げられていて、航行時間を調整することに意識を向けながら、目視のみで船位を確認していたことから、気付かないうちに変針予定場所を通過し、港口へ向けて右転する時機を失して、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、苫前港北護岸付近を南西進中、船長が、1回目の体験航海終了時、関係者から、予定より終了時間が早かったことを告げられていて、航行時間を調整することに意識を向けながら、目視のみで船位を確認していたため、気付かないうちに変針予定場所を通過し、港口へ向けて右転する時機を失して、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>船舶所有者は、本事故後、運航管理を委託している会社と協議のうえ、苫前港で令和元年7月末に実施予定の次回体験航海までにGPSプロッターの海岸線データを更新するとともに、体験航海のコースを本件浅瀬に接近しないよう変更することとし、次の再発防止策をとることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 運航ルートについて、最新の水深図により浅瀬からの余裕距離を取った安全なものであるか再確認を行うとともに、他船の運航による影響等により、少しでも安全性を損なう可能性が見いだされた場合は、より安全に考慮したルートへの見直しを行う。</li> <li>・ 危険回避のため、周辺船舶からの航走波等により、操船への影響を感じた場合は、速やかに停船し回避するなど、危険防止の対応を運航に携わる全員で再確認する。</li> </ul> <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"> <li>・ 操船する際は、意識を操船に集中すること。</li> <li>・ 慣れた海域であっても、目視のほか、航海計器を併用して、船位の確認を適切に行うこと。</li> <li>・ 事前に水深図を入手するなど、航行予定海域における水路状況を確認しておくとともに、GPSプロッターに避険線を設定するなどして、浅瀬から十分な距離を隔てて航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

