

船舶事故調査報告書

令和5年12月6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	乗揚
発生日時	令和3年6月11日 10時05分ごろ
発生場所	北海道斜里町ウトロ漁港北東方沖（知床半島西側プユニ岬沖） 宇登呂灯台から真方位246°600m付近 （概位 北緯44°05.7′ 東経145°00.5′）
事故の概要	旅客船KAZU Iは、北北東進中、浅所に乗り揚げた。 KAZU Iは、船底キールに擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和3年6月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	旅客船 KAZU I、19トン 291-23472 北海道、有限会社知床遊覧船（A社） 16.67m×4.15m×1.62m、FRP ディーゼル機関、570kW、昭和60年2月
乗組員等に関する情報	本船船長 42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 令和元年8月6日 免許証交付日 令和2年9月25日 （令和7年9月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底キールに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.2m、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、本船船長ほか2人が乗り組み、旅客21人を乗せ、知床岬までを往復する所要時間約3時間の遊覧の目的で、令和3年6月11日10時00分ごろ、知床岬に向け、ウトロ漁港を出航した。 本船船長は、操舵室で立った姿勢で操船に当たり、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵により、約15ノットの対地速力で航行した。 本船船長は、GPSプロッター画面を見た際、A社が定める運航基準の航路基準図（以下「基準航路」という。）が表示されていなかったため、‘本船のGPSプロッター画面に表示された数本の過去の航

	<p>跡’（以下「本件航跡」という。）を見ながら、本件航跡に沿って航行した。</p> <p>本船は、斜里町プユニ岬西方沖を北北東進中、本船船長が、斜里町フレペの滝での観光時間を多めに確保する目的で、航程を短縮しようと思い、フレペの滝に向けて本件航跡から右方に外れて陸岸寄りを航行したところ、10時05分ごろ、プユニ岬北西方沖の岩場の浅所に乗り揚げて通過した。</p> <p>本船船長は、船底から音が聞こえたので、主機を中立とし、本船を停止させた。</p> <p>本船船長は、負傷者の有無及び船体の損傷状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、遊覧を中止し、自力で航行してウトロ漁港に戻った。</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>(1) 本船の喫水</p> <p>本船の喫水は、船首約0.3m、船尾約2.0mであった。</p> <p>(2) 本船船長の操船経験及び知床半島西側海域の水路状況の把握</p> <p>本船船長の口述によれば、次のとおりであった。</p> <p>① 本船船長は、A社に入社する前、プレジャーボートや釣り船を操船した経験はあったが、本船のような大きさの小型船舶を操船した経験がなく、また、令和3年4月末にA社に入社後、2～3回知床岬までのコースを操船した経験があったが、船長として本船を操船するのは本事故時が初めてであった。</p> <p>② 本船船長は、本事故時、本船に乗船してから1か月程度しか経過しておらず、プユニ岬沖を含む知床半島西側海域の水路状況について、分かっていないことが多く、岩礁があって浅くなったり、急に深くなったりするところがあることは知っていたが、それらがどの位置に存在するかなどの詳細を把握していなかった。</p> <p>(3) 船長に必要とされる経験</p> <p>① 本船船長の口述によれば、A社に採用される際、船長になるには、甲板員の経験が通算3年間は必要と言われていた。操船そのものに関して難しいと感じたことはなかったが、知床半島西側海域に設置される定置網のボンデン（浮き玉）や刺し網が潮の流れによって浮き沈みするので、操船中に当該網の存在を見極めるのが難しく、通算で甲板員の経験が3年間あっても船長になるには厳しいのではないかと感じていた。</p> <p>② 平成26年から令和2年までA社に勤務し、本船の甲板員として乗り組んだことのある者の口述によれば、ベテランの船長の下で、知床半島西側海域の特性を把握した上で、少なくとも2～3年間の甲板員の経験を積んでから船長になるのが通常と</p>

	<p>考えていた。</p> <p>③ ウトロ漁港を拠点として小型船舶により遊覧船業を営むA社とは別の会社に勤務する船員歴約48年の船長の口述によれば、浅瀬や暗礁の存在、定置網の位置や定置網から出ているロープの有無など、地形に関することを知るだけでも実質3年間ぐらいの甲板員の経験が必要と考えていた。</p>
<p>分析</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、プユニ岬西方沖を北北東進中、本船船長が、同岬沖の浅所の位置などの詳細を把握しておらず、遊覧コースの観光時間を確保する目的で航程を短縮しようと思い、本件航跡から右方に外れて陸岸寄りを航行したことから、浅所の存在を認識しないまま浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船船長は、本事故時、本船に乗船してから1か月程度しか経過していなかったことから、プユニ岬沖を含む知床半島西側海域の水路状況について、岩礁があつて浅くなったり、急に深くなったりするところがあることは知っていたが、それらがどの位置に存在するかなどの詳細を把握していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船がプユニ岬西方沖を北北東進中、本船船長が、同岬沖の浅所の位置などの詳細を把握しておらず、遊覧コースの観光時間を確保する目的で航程を短縮しようと思い、本件航跡から右方に外れて陸岸寄りを航行したため、浅所の存在を認識しないまま浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船長は、海図に詳細な水深情報が記載されていない浅所が存在する海域を航行する際は、漁場基本図などにより浅所に関する情報を収集し、また、ベテランの船長に助言を求めるなどして、事前に水路状況を調査すること。 ・小型旅客船の船長は、観光時間の確保よりも、旅客の安全を最優先し、定められたコースを遵守して安全に航行すること。 ・運航管理者は、船長に対して、基準航路から外れて航行しないよう周知徹底を図ること。 ・運航管理者は、運航基準に定められている航路基準図をGPSプロッターに登録しておくこと。

付図1 事故発生経過概略図



一般財団法人日本水路協会 航海用電子参考図 new pec(ニューペック)使用