

船舶事故調査報告書

令和6年2月21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5年2月11日 09時55分ごろ
発生場所	北海道泊村泊（後志）漁港南南東方沖 後志泊港灯台から真方位165° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯43° 02.7′ 東経140° 30.0′）
事故の概要	小型兼用船第二十七協栄丸は、北東進中、暗岩に乗り揚げた。 第二十七協栄丸は、同乗者3人が負傷し、船尾船底部に破損等を生じた。
事故調査の経過	令和5年4月20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	小型兼用船 第二十七協栄丸、9.7トン HK2-22900（漁船登録番号）、一般社団法人北海道漁船リース 16.35m（Lr）×4.14m×1.41m、FRP ディーゼル機関、450kW、平成21年7月1日 第202-9896号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長 43歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成16年10月29日 免許証交付日 令和2年3月19日 （令和7年4月18日まで有効）
死傷者等	軽傷 3人（同乗者A、同乗者B及び同乗者C）
損傷	船尾船底部に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約5cm（岩内）
事故の経過	地方独立行政法人北海道立総合研究機構（以下「道総研」という。）は、漁業協同組合との間で、泊村所在の発電所周辺海域の温排水影響調査業務（以下「本件業務」という。）について、本船を含む同組合の所属船10隻を対象とした委託契約を締結していた。 本件業務は、あらかじめ設定された43か所の観測地点を順次巡り、同地点における水温及び塩分の鉛直観測を行うもので、年に4回

	実施されていた。 道総研の職員は、本件業務を行う際、４３か所の観測地点のほか、同地点を中心とした半径２００ｍの円（以下「観測サークル」という。）が表示される設定としたＧＰＳプロッター（以下「本件ＧＰＳプロッター」という。）を船内に持ち込んで使用していた。 本船は、船長及び甲板員１人が乗り組み、道総研の職員３人（以下「同乗者Ａ、同乗者Ｂ及び同乗者Ｃ」という。）を乗せ、本件業務の目的で、令和５年２月１１日０７時４５分ごろ、泊（後志）漁港を出航した。 本船は、船長が、操舵室右舷側の椅子に腰を掛け、本件ＧＰＳプロッター及び魚群探知機に表示される水深を確認しながら操舵リモコンで操船に当たり、４１か所の観測地点で観測を行い、水深が浅い４２か所目の観測地点では、同地点の西方沖３００ｍ付近で停止して観測を行った後、陸岸から約６０ｍ沖に位置する４３か所目の観測地点（以下「４３地点」という。）に向かった。 船長は、４３地点に向かう海域に暗岩が存在することを知っており、また、出航する際に潮が引いていると感じていたので、本件ＧＰＳプロッターに表示された１０ｍ等深線の手前で一旦停止し、同乗者Ａに水深１０ｍよりも浅い所には行けない旨を説明した後、本船を発進させた。 本船は、船長が、約７ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進させた後、魚群探知機の水深表示が１０ｍとなったところで機関を中立運転としたものの、前路に波が暗岩に当たって波頭が崩れるといった暗岩の存在を示す兆候がなかったので、４３地点の観測サークルにもう少し接近できると思い、３～５knの前進行きあしで、同サークルに向けて航行を続けた。 本船は、船長が、魚群探知機の水深表示が浅くなったことに驚き、機関を全速力後進としたものの、０９時５５分ごろ泊村海岸付近の暗岩（以下「本件暗岩」という。）に乗り揚げた。 船長は、同乗者及び甲板員の負傷状況並びに船体の損傷状況を確認した後、船首尾のスラストを使用して離礁し、出航地に戻った。 同乗者Ａは、操舵室左舷側で船首方を向いて立っていたところ、乗揚の衝撃で左舷側の壁面に頭部をぶつけ、北海道岩内町所在の病院を受診し、顔面打撲等と診断された。 同乗者Ｂは、操舵室後方の左舷側に設置された揚網機の後方で、右舷方を向いて舷縁に腰を掛けていたところ、乗揚の衝撃で揚網機に頭部をぶつけ、北海道岩内町所在の病院を受診し、顔面打撲等と診断された。 同乗者Ｃは、操舵室後方の中央付近で、左舷方を向いて甲板上に座っていたところ、乗揚の衝撃で転倒し、後日、北海道岩内町所在の
--	---

	医院で受診し、右側胸部打撲等と診断された。(図 1、付図 1 事故発生経過概略図、写真 1 本船 参照)  図 1 乗組員等の乗船位置図
その他の事項	本船の喫水は、船首が約 0.5 m、船尾が約 1.5 m であった。 本船の魚群探知機の振動子は、船尾側船底に装備されていた。 船長は、本件業務における運航に 6 ～ 8 回携わった経験があった。 船長は、できるだけ観測サークルの内側で観測を行いたいという道総研の意向を承知していたので、水深が浅くて観測サークルの内側に進入できないときには、可能な限り同サークルに接近することとしていたものの、本船に危険が生じるおそれがあると判断した場合は、観測サークルの外側であっても停止し、観測を行うようにしていた。 船長は、本事故当時、波が多少あれば、波が暗岩に当たる様子から暗岩の存在に気付くことができたのではないかと判断した場合は、観測サークルの外側であっても停止し、観測を行うようにしていた。 船長は、本事故当時、波が多少あれば、波が暗岩に当たる様子から暗岩の存在に気付くことができたのではないかと判断した場合は、観測サークルの外側であっても停止し、観測を行うようにしていた。 船長は、本事故当時、波が多少あれば、波が暗岩に当たる様子から暗岩の存在に気付くことができたのではないかと判断した場合は、観測サークルの外側であっても停止し、観測を行うようにしていた。
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	あり なし なし 本船は、泊（後志）漁港南南東方沖において北東進中、船長が、付近に暗岩が存在する 4 3 地点の観測サークルにもう少し接近することができると思い、同サークルに向けて航行を続けたことから、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。 船長は、前路に暗岩の存在を示す兆候がなかったことから、4 3 地点の観測サークルにもう少し接近することができると思ったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、泊（後志）漁港南南東方沖において北東進中、船長が、付近に暗岩が存在する 4 3 地点の観測サークルにもう少し接近することができると思い、同サークルに向けて航行を続けたため、本件暗岩に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、暗岩等の点在する海域を航行する場合は、海図により暗岩等の位置を確認した後、目視のみならず、GPS プロッター、

	測深機等の航海計器を併用するとともに、海図、GPSプロッター等の精度や風潮流の影響等を考慮し、安全な離隔距離をとること。
--	--

付図1 事故発生経過概略図

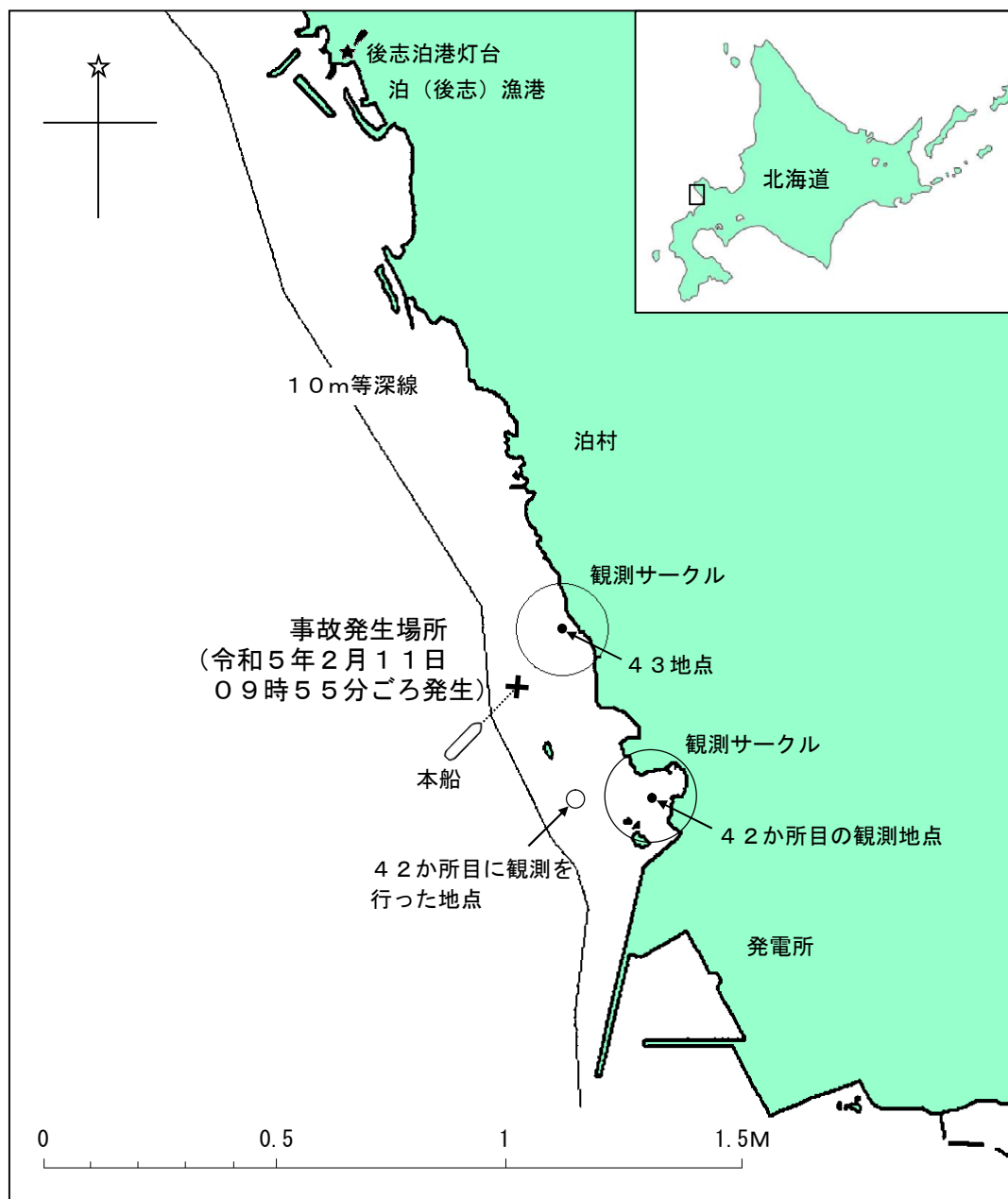


写真1 本船

