

船舶事故調査報告書

令和6年1月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	令和5年1月8日 06時05分ごろ
発生場所	北海道苫小牧港第4区所在のマリーナ 開発局苫小牧港東港区中防波堤灯台から真方位319° 2.7海里（M）付近 （概位 北緯42° 37.2′ 東経141° 43.7′）
事故の概要	プレジャーボートSEA DEZAR Fは、航行中、消波ブロックに衝突した。
事故調査の経過	令和5年1月12日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート SEA DEZAR F、5.9トン
船舶番号、船舶所有者等	200-23795北海道、合同会社C&D FRONTIER
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	本船 船首部外板に亀裂を伴う凹損 消波ブロック なし
気象・海象	気象：天気 霧（蒸気霧）、風向 西北西、風力 2、視界 不良 海象：波向 西北西、波高 約1m 常用薄明開始時刻：06時31分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、釣りの目的で、マリーナ西方の釣り場に向け、目視で見張りに当たり、舵輪による手動操舵により、同マリーナの係留棧橋を発した。</p> <p>本船が出航したマリーナは、北側を陸岸に面して東西を防波堤に囲われ、南東に幅約100mの出入口を有しており、同出入口の南方約50m沖に、西北西から東南東に延びる長さ約200mの防波堤（以下「本件防波堤」という。）がある。</p> <p>本船は、蒸気霧により視界が制限された状況において、5ノットを下回る対地速力で、マリーナの出入口を右転しながら通過した後、左転しながら本件防波堤の西北西端付近に至って船首が南方を向いたとき、船長が舵を中央に戻そうと舵輪を右に回したものの、舵を中央に戻し切らないまま左転を続け、本件防波堤南側に敷設された消波ブロックに船首部が衝突した。</p> <p>本船は、衝突後、自力で航行して、マリーナに戻った。</p> <p>船長は、出航時、蒸気霧が発生し、間近に接近しないと防波堤を視認できない程に視界が制限された状況であったが、夜間を含めて何度もマリーナを出入りした経験があり、防波堤や出入口の状況等を熟知</p>

	<p>していたので、無難に航行できると思っていた。</p> <p>本船は、GPSプロッターを約1Mの範囲が映る縮尺で作動させ、レーダーを休止状態としていた。</p> <p>船長は、舵輪を右に回して舵を中央に戻したつもりであったが、舵を戻し切らなかったため左転を続け、視界が悪くそのことに気付かずに消波ブロックに衝突したのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、GPSプロッターにはマリーナの防波堤が表示されるので、目視と併用して見張りに当たり、船位及び船首方向を確認すべきであったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、蒸気霧により視界が制限された状況下、マリーナから出航するにあたり、船長が、経験則から無難に航行できると思い、目視のみで航行を続けたことから、本件防波堤の西北西端を通過後、本件防波堤に向けて左転していることに気付かずに航行を続け、本件防波堤南側に敷設された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件防波堤の西北西端を通過後、船長が、南方に向けて舵を中央に戻したつもりであったが、舵を中央に戻し切れていなかったことから左転を続け、また、視界が悪かったことから、本件防波堤に向けて左転を続けていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、蒸気霧により視界が制限された状況下、本船がマリーナから出航するにあたり、船長が、経験則から無難に航行できると思い、目視のみで航行を続けたため、本件防波堤の西北西端を通過後、本件防波堤に向けて左転していることに気付かずに航行を続け、本件防波堤南側に敷設された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、視界不良時に出航する場合、慣れた港であっても、GPSプロッターやレーダーを併用した見張りを行い、船位及び船首方向を十分確認の上、航行すること。 ・ 船長は、視界が著しく制限された状況下においては、無理に出航せず、天候の回復を待って出航すること。