

船舶事故調査報告書

令和6年3月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和4年12月2日 00時10分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港西港南方沖 苫小牧灯台から真方位140° 4.3海里（M）付近 （概位 北緯42°34.0′ 東経141°37.9′）
事故の概要	油タンカー第十八照丸 ^{はっしょう丸} は、錨泊中、また、漁船第七十二豊栄丸 ^{ほうえい丸} は、南進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年12月6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 船舶番号、船舶所有者等	A 油タンカー 第十八照丸、3,814トン 141138、西山汽船有限会社及びタンコー海運有限会社 B 漁船 第七十二豊栄丸、4.9トン HK3-126432（漁船登録番号）、カネナカ中野漁業株式会社 第200-41250号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部後方に擦過傷 B 船首部に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか11人が乗り組み、苫小牧港西港南方沖で、錨泊中を示す法定灯火を表示し、船首を西方へ向けて錨泊中、右舷船首部後方とB船の船首部とが衝突した。 A船は、航海士1人が守錨当直を行っていたが、本事故当時、船内巡視中で、船橋は無人の状態であった。 B船は、船長Bほか6人が乗り組み、かれい刺し網漁業の目的で苫小牧港漁港区を出港し、約11ノット（kn）の対地速力で自動操舵により苫小牧港西港南方沖を南進していた。 船長Bは、2Mレンジとしていたレーダーで前方に他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、僚船と交信を行うため「漁業無線機の周波数の調節」（以下「無線機調節」という。）を始めた。 船長Bは、無線機調節を行いながら、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、A船と衝突した。
分析	A船は、船首を西方に向け、船橋を無人として錨泊中、B船と衝突

	<p>したものと考えられる。</p> <p>B船は、約11knの対地速力で南進中、船長Bが、2Mレンジとしていたレーダーで前方に他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、無線機調節に意識を集中し、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、A船が船首を西方に向け、船橋を無人として錨泊中、B船が約11knの対地速力で南進中、船長Bが、2Mレンジとしていたレーダーで前方に他船を認めなかったため、前路に他船はいないと思い、無線機調節に意識を集中し、同じ針路及び速力で航行を続けたため、両船が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"> ・ 錨泊中においても、周囲の見張りを継続して行うこと。 ・ 船長は、航行中、見張りを行う際は、レーダーの遠距離又は近距離レンジを適切に使い分け、他船を見落とさないようにすること。 ・ 船長は、無線機調節を行う際は、周囲の航行船舶等の動静に注意しつつ、停船又は減速してから行うこと。