

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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5年5月22日 05時10分ごろ
発生場所	北海道小樽市小樽港第1区 小樽港高島北防波堤灯台から真方位212°880m付近 (概位 北緯43°12.4′ 東経141°00.7′)
事故の概要	遊漁船 ^{カルペ・ディエム} Carpe diemは北東進中、また、漁船第八たいりん丸は南東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月1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 遊漁船 Carpe diem、5トン未満 281-25382北海道、有限会社ASK B 漁船 第八たいりん丸、0.48トン HK3-89293（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷側外板に擦過傷等 B 船首部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：04時06分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、小樽市オタモイ海岸沖の釣り場で遊漁を行う目的で、小樽港に通じる小樽運河内の乗船場所を発進した。 船長Aは、小樽運河を抜けて、小樽港第1区を北防波堤の切り通しに向けて、10～12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で北東進中、左舷船首方約300mに南東進中のB船を視認したが、B船の速力がA船より速いように感じたので、B船がいずれA船の船首方を通過していくものと思い、航行を続けた。 船長Aは、B船を監視しながら続航中、次第にB船がA船の左舷方から接近する状況となったので、僅かに右転及び減速を繰り返して北東進を続け、B船が至近となって右舵一杯としたものの、A船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、小樽市朝里 ^{あさり} 沿岸の漁場 ^{うし} でうに漁を行う目的で、小樽港第1区内の船揚場を発進した。 船長Bは、船揚場を発進した頃、右舷船首方に、小樽運河を出航し

	<p>て北東進中のA船を視認したが、A船がB船より速力が遅いように感じたので、A船の船首方を無難に通過できると思い、船首方のみの見張りを行いながら、約13knの速力で、小樽港港口へ向けて南東進を続けた。</p> <p>船長Bは、船尾端に腰を掛けて船外機を操作し、右舷方から接近するA船に気付かないまま航行を続けていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、いずれもレーダー及び有効な音響により信号を発生することができる携帯式エアホーン等を装備していなかった。</p> <p>船長Aは、B船を視認した後、航行を続けていたが、停船する等の確実な避航動作をとるべきであったと本事故後に思った。</p> <p>A船及びB船は、互いに進路を横切る態勢であったが、船長AにA船が保持船という考えはなかった。</p> <p>船長Bは、A船の船首方を無難に通過できると思い、船首方の見張りのみを行っていたが、A船に対する見張りを継続して行うべきであったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、小樽港を北防波堤の切り通しに向けて北東進中、船長Aが、左舷船首方に南東進するB船を認めた際、速力の速いB船がA船の船首方を通過していくものと思い、僅かに右転及び減速することを繰り返して航行を続けたことから、左舷方から接近するB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、互いに進路を横切る態勢であったが、船長AにA船が海上衝突予防法上の保持船という考えはなく、A船の避航動作に影響はなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、小樽港を港口に向けて南東進中、船長Bが、右舷船首方に北東進するB船を認めた際、速力の遅いA船の船首方を通過できると思い、船首方の見張りのみを行い、右舷方から接近するA船に気付かずに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>
<p>原因</p>	<p>本事故は、小樽港において、A船が北防波堤の切り通しに向けて北東進中、B船が港口に向けて南東進中、船長Aが、左舷船首方に南東進するB船を認めた際、B船がA船の船首方を通過していくものと思い、僅かに右転及び減速することを繰り返して航行を続けたため、また、船長Bが、右舷船首方に北東進するB船を認めた際、A船の船首方を通過できると思い、船首方の見張りのみを行い、右舷方から接近するB船に気付かずに航行を続けたため、両船が衝突し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、航行中に他船を認めた際、継続した見張りを行うとともに、他船と接近するおそれが生じた場合、停船する等の確実な避

航動作を早期に行うこと。

- ・ 汽笛を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響により信号を発することができる手段を用意のうえ、他船が接近する際には、同手段を用いて早期に注意喚起を行うこと。