

## 船舶事故調査報告書

令和3年3月24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2年7月4日 13時00分ごろ
発生場所	北海道斜里町ウトロ漁港 宇登呂港東防波堤灯台から真方位194°100m付近 (概位 北緯44°04.4 東経144°59.6 )
事故の概要	旅客船カズスリーは、離岸操船中、また、旅客船カムイワッカ55は、着岸操船中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和2年8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 旅客船 KAZU 、18トン 280 - 20821 北海道、有限会社知床遊覧船 B 旅客船 カムイワッカ55、14トン 200 - 37337 北海道、有限会社丸は宝来水産
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特定 B 船長B、二級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B なし
損傷	A 右舷船尾部防舷材に欠損 B 左舷中央部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、ウトロ漁港所在の西船揚場から北北東方に向かって約40m突き出た幅約25mの突堤式ふ頭の先端（北側）に船首を東南東方に向けて右舷着けで停泊し、船長Aが、ふ頭西側に設けられた旅客の乗降場所を複数の僚船及び他船が使用している様子を見ながら、同乗降場所に移動する順番を待っていた。</p> <p>旅客の乗降場所は、南北2か所に分けられており、ふ頭の先端（北側）寄りの乗降場所（以下「北乗降場所」という。）にはA船の僚船が右舷着けで、西船揚場（南側）寄りの乗降場所（以下「南乗降場所」という。）には他船（以下「C船」という。）が左舷着けで、それぞれ停泊して旅客を下船させていた。</p> <p>C船は、A船の僚船が北乗降場所から離岸して航行を開始した後、南乗降場所から離岸して後進により北進を始めた。</p> <p>A船は、C船がA船の右舷船尾方に差し掛かった時、船長Aが、北乗降場所に移動して旅客を乗船させる目的で、離岸し、機関を微々速力後進として西進を始めた。</p>

	<p>A船は、船長Aが、C船の動静を監視しながら西進を続け、C船がA船の船尾を左舷方に通過し終えた直後、C船の陰から南東進中のB船が現れたのを見て初めてB船の存在を知り、すぐに機関を前進としたものの、A船の右舷船尾部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、一旦、北乗降場所から離岸し、港外で遊覧航行開始前の試運転を行った後、旅客を乗船させる目的で、南乗降場所に向けて南東進していた。</p> <p>B船は、船長Bが、停泊中のA船及びC船を左舷前方に視認し、C船が離岸した後、南乗降場所に着岸する旨を無線電話でC船に伝え、南乗降場所から離岸して後進により北進を始めたC船の動静を監視しながら南東進を続けた。</p> <p>B船は、船長Bが、C船の陰から後進により西進中のA船が現れたのを認め、A船が後進により西進を開始していたことに気付いたものの、すでにA船が至近まで接近していたので、どうすることもできないまま、A船と衝突した。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、離岸操船中、船長Aが、船尾方を通過するC船を注視しながら後進で西進を続けたことから、南乗降場所に向けて南東進中のB船に気付くのが遅れ、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>B船は、着岸操船中、船長Bが、着岸予定場所である南乗降場所を離れて後進を始めたC船を注視しながら南東進を続けたことから、A船が、後進により西進を開始していたことに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと推定される。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が離岸操船中、B船が着岸操船中、船長AがC船を注視しながら後進で西進を続け、また、船長BがC船を注視しながら南東進を続けたため、互いに接近していることに気付くのが遅れ、両船が衝突したものと推定される。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 離岸操船中及び着岸操船中であっても、常に周囲の他船に対する見張りを行うこと。</li> <li>・ 複数の旅客船が使用する乗降場所付近を航行する船舶は、汽笛等を使用することにより、互いに自船の存在と操船意図を示し、また、船長は、日頃から僚船及び他船と離着岸時の操船方法などを話し合っておくこと。</li> </ul>