

# 船舶事故調査報告書

船種船名 モーターボート c o r r i e n t e

船舶番号 212-11868青森

総トン数 5トン未満（長さ10.06m）

事故種類 衝突（防波堤）

発生日時 平成22年5月29日 03時16分ごろ

発生場所 青森県青森市青森港 おきだて 沖館東防波堤東端付近  
青森港北防波堤西灯台から真方位306.5° 745m付近  
（概位 北緯40° 50.5′ 東経140° 44.1′）

平成23年10月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 横 山 鐵 男（部会長）

委 員 庄 司 邦 昭

委 員 石 川 敏 行

## 1 船舶事故調査の経過

### 1.1 船舶事故の概要

モーターボート<sup>コ</sup><sup>リ</sup><sup>エ</sup><sup>ン</sup><sup>テ</sup>c o r r i e n t eは、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、青森港を出航中、平成22年5月29日（土）03時16分ごろ、青森港沖館東防波堤に衝突した。

c o r r i e n t eは、船長及び同乗者4人が負傷し、船首部を圧壊した。

### 1.2 船舶事故調査の概要

#### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成22年5月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成22年5月29日 現場調査

平成22年6月12日、18日、8月3日、平成23年6月21日 口述聴取

平成22年12月21日、22日 回答書受領

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

## 2 事実情報

### 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、corriente（以下「本船」という。）の船長及び同乗者3人の口述によれば、次のとおりであった。

本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」及び「同乗者D」という。）を乗せ、青森県平内町大島付近で釣りを行うため、平成22年5月25日03時10分ごろ、係留地である青森港内のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出港した。

船長は、キャビン右舷側の操縦席の前に立って操船に当たり、GPSプロッターを2海里（M）レンジで表示させ、本件マリーナの出入口を通過したところでサーチライトを点灯し、出入口の北側に設置されている防波堤を確認して右舵をとり、同防波堤北西端を通過したあとサーチライトを消して航行したが、GPSプロッターの進路ベクトルが北防波堤突端付近を示しており、肉眼で西防波堤を見て同防波堤に近づいていることに気付き、左舵をとって西防波堤から離れた。

船長は、左転後、13～14ノット（kn）の速力で航行したが、本船は航路手前の水域を航行しているものと思い、夜間に青森港を出航する際に船首目標としていた青森港航路第4号灯標（以下、「青森港航路」を冠する灯標については、これを省略する。）の赤光を探しながら航行した。

船長は、やがて右舷正横に赤光を認め、この灯光を探していた第4号灯標の灯光と思い、03時15分ごろ同灯光に船首を向けるとともに速力を約20knに増速して航行中、03時16分ごろ本船は沖館東防波堤の東端付近に衝突した。

衝突後、船長は、船首部が折れ曲がってひびが入っていたのでビルジポンプを作動し、同乗者Aとともにロープで本船を防波堤に係止したのち、警察に連絡して海上保安庁への通報を依頼した。また、同乗者Aは、知人に連絡して本件マリーナへの救助

要請及び救急車の手配を依頼した。

同乗者Cは、到着した本件マリーナの所属船に救助され、船長、同乗者A、同乗者B及び同乗者Dは、その後に到着した巡視艇に救助され、それぞれ病院に搬送された。本船は、船首部を圧壊し、本件マリーナの所属船に引かれて本件マリーナに戻った。

本事故の発生日時は、平成22年5月29日03時16分ごろで、発生場所は、青森港北防波堤西灯台から306.5°（真方位、以下同じ。）745m付近であった。（付図1 事故発生経過概略図 参照）

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

(1) 診断書によれば、次のとおりであった。

負傷者	性別	年齢	傷病名
船長	男性	52歳	顔面外傷
同乗者A	男性	45歳	頭部及び全身打撲
同乗者B	男性	33歳	全身打撲、下顎部裂創及び貧血
同乗者C	男性	43歳	左上腕挫創、左肋骨骨折、左橈骨遠位端骨折、全身打撲及び頭部裂創
同乗者D	男性	67歳	左外傷性血気胸、左鎖骨開放骨折、左環指基節部骨骨折及び左腓骨骨折

(2) 船長、同乗者A、同乗者B及び同乗者Cの口述によれば、次のとおりであった。

- ① キャビン左舷側前部のバウキャビンへの階段に立っていた同乗者B並びにキャビン左舷側に設けられた折り畳み式のベンチシートに腰を掛けていた同乗者C及び同乗者Dは、衝突の衝撃でバウキャビンへの階段下に折り重なって転落し、立ち上がれない状態であった。
- ② 操縦席後方の右舷側ベンチシートに腰を掛けていた同乗者Aは、衝突の衝撃で操縦席や船長にぶつかって操縦席の左舷側に倒れた。本事故後、右舷側の窓枠付近に設けられたトローリング航行時に使用する微速スイッチが折れていたため、同スイッチに左肘をぶつけたと思った。
- ③ キャビン右舷側の操縦席の前に立って操船に当たっていた船長は、衝突の衝撃で前のめりになり、磁気コンパスに顔面をぶつけた際、一瞬意識を失った。
- ④ 同乗者Cは、何とか身体を動かすことができたので、船長及び同乗者Aが、先に到着した本件マリーナの所属船に同乗者Cの搬送を依頼し、身体を

動かさない状態であった同乗者B及び同乗者Dは、その後に到着した巡視艇に担架で運ばれ、付き添っていた船長及び同乗者Aと共に救助された。

(付図2 船長及び同乗者の位置の状況 参照)

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

本船は、船首部が圧壊し、キャビン内では、磁気コンパスの割損、左舷側前面（バウキャビンへの階段の上部）のパネル等の亀裂、右舷側の窓枠付近に設けられた微速スイッチの折損等を生じた。

(写真1 船首部の損傷状況①、写真2 船首部の損傷状況②、写真3 船首部の損傷状況③ 参照)

## 2.4 乗組員等に関する情報

### (1) 性別、年齢、操縦免許証

船長 男性 52歳

一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成13年5月21日

免許証交付日 平成17年5月25日

(平成23年5月20日まで有効)

### (2) 主な乗船履歴等

船長の口述によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船履歴

平成元年に小型船舶操縦免許を取得し、船長として19フィートのモーターボートに3年、25フィートのモーターボートに18年乗り、計21年の乗船経験があった。

平成10年ごろから遊漁船業を営み、平成13年に本件マリーナに入会し、夜間における青森港内の航行経験は豊富であった。

#### ② 健康状態

矯正視力は左右とも1.0以上であり、聴力は正常であった。本事故前日の20時ごろから出港時刻近くまで就寝しており、本事故当時は、疲労も眠気もなく、健康状態は良好であった。また、アルコール類を摂取していなかった。

### (3) 同乗者等

船長、同乗者A、同乗者B及び同乗者Dの口述によれば、同乗者全員は船長の釣り仲間であり、船長は、本事故時、遊興を兼ねて釣り場の調査を行う予定であった。

また、全員が、出港前に救命胴衣を着用していた。

## 2.5 船舶に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	212-11868青森
船籍港	青森県青森市
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
Lr×B×D	10.06m×2.59m×0.86m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	235.40kW（連続最大）
推進器	3翼固定ピッチプロペラ1個
進水年月	平成13年4月
用途	遊漁船

### 2.5.2 船舶に関するその他の情報

本船は、船体中央部にキャビンを、その船首側に床が低くなったバウキャビンを配置しており、キャビン左舷側前面にバウキャビンへの下り階段（3段）を設けていた。また、レーダー1台、GPSプロッター、魚群探知機及び磁気コンパスなどを装備していた。

船長及び同乗者Aの口述によれば、本事故当時、レーダー及びGPSプロッターが作動中であり、レーダーはヘッドアップ表示で1.5Mレンジに、GPSプロッターは2Mレンジにしており、キャビン内の照明は消灯していた。また、喫水は、船首約0.9m、船尾約1.1mであり、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかった。

（写真4 キャビン及び操縦席の状況 参照）

## 2.6 気象及び海象に関する情報

### 2.6.1 気象観測値及び潮汐等

#### (1) 気象観測値

事故発生場所の南東方約3.7kmに位置する青森地方気象台における観測値は、次のとおりであった。

03時10分 降水量 0.0mm、風向 東北東、風速 2.3m/s、最大瞬間風速 3.1m/s

03時20分 降水量 0.0mm、風向 東北東、風速 2.0m/s、最大瞬間風速 3.3m/s

(2) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、青森港における本事故当時の潮汐は、ほぼ高潮時であった。

(3) 月齢及び月出没時刻

海上保安庁刊行の天測暦によれば、本事故当時の月齢は15.0であり、月出は前日28日19時33分、月没は29日04時42分であった。

2.6.2 乗組員等の観測

(1) 船長

船長の口述によれば、本事故当時の天気は曇りで、風向は東、風速は4～5m/s、波高は50cm以下であり、視界は良好であった。

(2) 同乗者

同乗者Aの口述によれば、天気は曇りであり、波もうねりもなかった。また、灯標や灯台の灯火は見えていた。

2.7 事故水域等に関する情報

(1) 海上保安庁刊行の海図W1191（青森港）によれば、次のとおりであった。

- ① 本件マリーナは、青森港第1区の西側にある西船だまりにあり、西船だまりの北東に設けられた出入口から約50m北方に長さ約50mの防波堤が東西方向に設置されている。
- ② 西船だまり出入口の北東方400m付近を基部として西防波堤が北東方に約260m築造され、西防波堤北東端の東方320m付近の陸岸から北防波堤が北西方に約300m築造されている。また、北防波堤北西端の北西方720m付近から沖館東防波堤が、西方に約350m、そこから北西方に約660m、続いて北方に約500m築造されている。
- ③ 航路は、北防波堤の北西端と沖館東防波堤の東端を結ぶ線から北東方に長さ約1,850m、幅約370mの範囲に設けられており、西船だまり出入口から北東方1,300m付近の毎3秒に1閃する赤光を点灯する第4号灯標及び北東方2,500m付近の毎6秒に2閃する赤光を点灯する第2号灯標により、航路西端が示されている。
- ④ 沖館東防波堤の東端には赤灯が設置されており、西防波堤には標識灯が設置されていない。

- (2) 船長の口述によれば、西防波堤は、灯火がなく、夜間の出航時には見えにくいので、接近すると危険だと思っていた。そのため、夜間に出航する際は第4号灯標を船首目標にしていた。

## 2.8 操船等に関する情報

- (1) 船長の口述によれば、次のとおりであった。

- ① 本船は、当初、青森県外ヶ浜町そとがはまの三厩沖みんまやで釣りをを行う予定であったが、東風であったので予定を変更した。平内町大島付近であれば、陸岸の陰になるので釣りができた。
  - ② 船長は、操縦席の前に立って両手を舵輪の上に置いて操船し、操船中は同乗者らと会話をしていなかった。
  - ③ 本事故後、本件マリーナの出入口北側の防波堤を通過するとき右舵を取り過ぎて西防波堤に近づいてしまい、西防波堤から離れるために左転して航行したが、東風にも流され、沖館東防波堤の南側に向かって西進したのではないかと思った。
  - ④ 西防波堤から離れるために左舵をとってからは、レーダーやGPSプロッターを見ておらず、タバコを吸ったり、お茶を飲んだりしながら、第4号灯標の灯光を探していた。
  - ⑤ 第4号灯標は、西に航行しているうちに後方になり、横窓の死角になって見えなかったと思う。窓から顔を出して振り向けば見えていたと思うが、このときは振り向かなかった。第2号灯標の灯光だけが見えており、これを第4号灯標の灯光と思い、第2号灯標の灯光に向けて加速した。
  - ⑥ 沖館東防波堤は、夜間でも陸上の明かりがあれば見えるが、本事故当時、陸上の明かりは消えており、満潮であったこともあって見えなかった。また、同防波堤東端の赤灯も見えていなかった。衝突した際、何にぶつかったのか分からなかった。
- (2) 同乗者Aの口述によれば、船長の操船にふだんと変わった点はなかった。

# 3 分析

## 3.1 事故発生の状況

### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1及び2.8から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 本船は、03時10分ごろ本件マリーナを出港し、本件マリーナ出入口の北側の防波堤を通過して北東進中、船長が、GPSプロッターの表示及び西防波堤の視認状況から西防波堤に接近していることを知り、左舵をとって西防波堤から離れる針路として航行した。
- (2) 船長は、航路南側出入口の手前（南側）付近の海域を航行しているものと思い込み、レーダーやGPSプロッターで船位を確認せず、青森港を出航する際にいつも船首目標としている第4号灯標の灯光を探しながら航行した。
- (3) 船長は、右舷正横付近に第2号灯標の灯光を認め、これを第4号灯標の灯光と思い込み、同灯光に向けて右転して速力を約20knに増速して航行中、本船が沖館東防波堤東端付近に衝突した。

### 3.1.2 衝突の状況

2.1から、本船は、沖館東防波堤東端付近に船首部が衝突したものと考えられる。

### 3.1.3 事故発生日時及び場所

2.1及び2.7(1)②から、本事故の発生日時は、平成22年5月29日03時16分ごろで、発生場所は、青森港北防波堤西灯台から306.5°745m付近であったものと考えられる。

### 3.1.4 負傷者の状況

2.1及び2.2から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 同乗者Bは、キャビン左舷側前部のバウキャビンへの階段に立っており、また、同乗者C及び同乗者Dは、キャビン左舷側に設けられた折り畳み式のベンチシートに腰を掛けていた。

同乗者B、同乗者C及び同乗者Dは、衝突の衝撃でバウキャビンへの階段下に折り重なって転落し、同乗者Bが全身打撲、下顎部裂創等を、同乗者Cが左上腕挫創、左肋骨骨折、左橈骨遠位端骨折等を、同乗者Dが左外傷性血気胸、左鎖骨開放骨折、左環指基節部骨骨折及び左腓骨骨折をそれぞれ負った。

- (2) 同乗者Aは、操縦席後方の右舷側ベンチシートに腰を掛けており、衝突の衝撃で操縦席や船長にぶつかって操縦席の左舷側に倒れ、頭部及び全身打撲を負った。

船長は、キャビン右舷側の操縦席の前に立って操船に当たっており、衝突

の衝撃で前のめりになり、顔面が磁気コンパスに当たり、顔面外傷を負った。

- (3) 同乗者B、同乗者C及び同乗者Dは、立ち上がれない状態であったが、同乗者Cは何とか身体を動かすことができたので、先に到着した本件マリナーの所属船により搬送され、同乗者B及び同乗者Dは、身体を動かさない状態であったため、その後に到着した巡視艇に担架で運び込まれた。

なお、船長及び同乗者Aは、本事故後、本船の沖館東防波堤への係止作業や事故の通報を行った。

### 3.1.5 本船の損傷の状況

2.3から、本船は、船首部が圧壊し、キャビン内では、磁気コンパスの割損、左舷側前面（バウキャビンへの階段の上部）のパネル等の亀裂などを生じたものと考えられる。

## 3.2 事故要因の解析

### 3.2.1 乗組員及び船舶の状況

#### (1) 乗組員の状況

2.4(1)から、船長は、適法で有効な操縦免許証を有していた。

#### (2) 船舶の状況

2.5.2 から、本船は、キャビンの船首側に床が低くなったバウキャビンを配置しており、キャビン左舷側前面にバウキャビンへの下り階段を設けていた。本事故当時、レーダー及びGPSプロッターが作動しており、また、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

### 3.2.2 気象及び海象の状況

2.6から、本事故当時の天気は曇りであり、風向は東、風速は約4～5m/s、視界は良好で、潮汐は高潮時であったものと考えられる。

### 3.2.3 第2号灯標及び第4号灯標の灯質

2.7及び3.1.1から、次のとおりであった。

第2号灯標の灯質は、毎6秒に2閃光を發する群閃赤光であり、第4号灯標の灯質は、毎3秒に1閃光を發する単閃赤光であった。

船長は、右舷正横付近に第2号灯標の灯光を認めた際、これを第4号灯標の灯光と思い込んだことから、第2号灯標及び第4号灯標の灯質を正確に知らなかったものと考えられる。

### 3.2.4 操船及び見張り等の状況

2.1、2.7、2.8、3.1.1及び3.2.3から、次のとおりであった。

- (1) 本船は、本件マリーナ出入口の北側の防波堤を通過して北東進中、船長がGPSプロッターの表示及び西防波堤の視認状況から西防波堤に接近していることを知り、左舵をとって西防波堤から離れる針路として航行したものと考えられる。
- (2) 船長は、航路南側出入口の手前（南側）付近の海域を航行しているものと思い込み、レーダーやGPSプロッターで船位を確認せず、青森港を出航する際にいつも船首目標としている第4号灯標の灯光を探しながら航行したものと考えられる。
- (3) 船長は、右舷正横付近に第2号灯標の灯光を認め、これを第4号灯標の灯光と思い込み、同灯光に向けて右転して速力を約20knに増速したものと考えられる。船長は、第2号灯標及び第4号灯標の灯質を正確に知らなかったものと考えられる。

本船は、第2号灯標の灯光を認めた頃、第4号灯標は右舷正横より後方となり、沖館東防波堤東端が右舷正横付近に位置していたものと考えられる。

- (4) 船長は、第2号灯標に向けて右転したことから、沖館東防波堤東端付近に向首して航行することとなったが、同防波堤が視認できなかったことから、このことに気付かず、本船が沖館東防波堤東端付近に衝突したものと考えられる。

### 3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.7、2.8、3.1.1及び3.2.4から、次のとおりであった。

- (1) 本船は、青森港を出航中、本件マリーナ出入口の北側の防波堤を通過して北東進していたところ、船長が、GPSプロッターの表示及び西防波堤の視認状況から西防波堤に接近していることを知り、左舵をとって西防波堤から離れる針路として航行したものと考えられる。
- (2) 船長は、航路南側出入口の手前（南側）付近の海域を航行しているものと思い込み、レーダーやGPSプロッターで船位を確認せず、青森港を出航する際にいつも船首目標としている第4号灯標の灯光を探しながら航行したものと考えられる。
- (3) 船長は、右舷正横付近に認めた第2号灯標の灯光を第4号灯標の灯光と思い込み、同灯光に向けて右転して速力を約20knに増速したものと考えられる。船長は、第2号灯標及び第4号灯標の灯質を正確に知らなかつ

たものと考えられる。

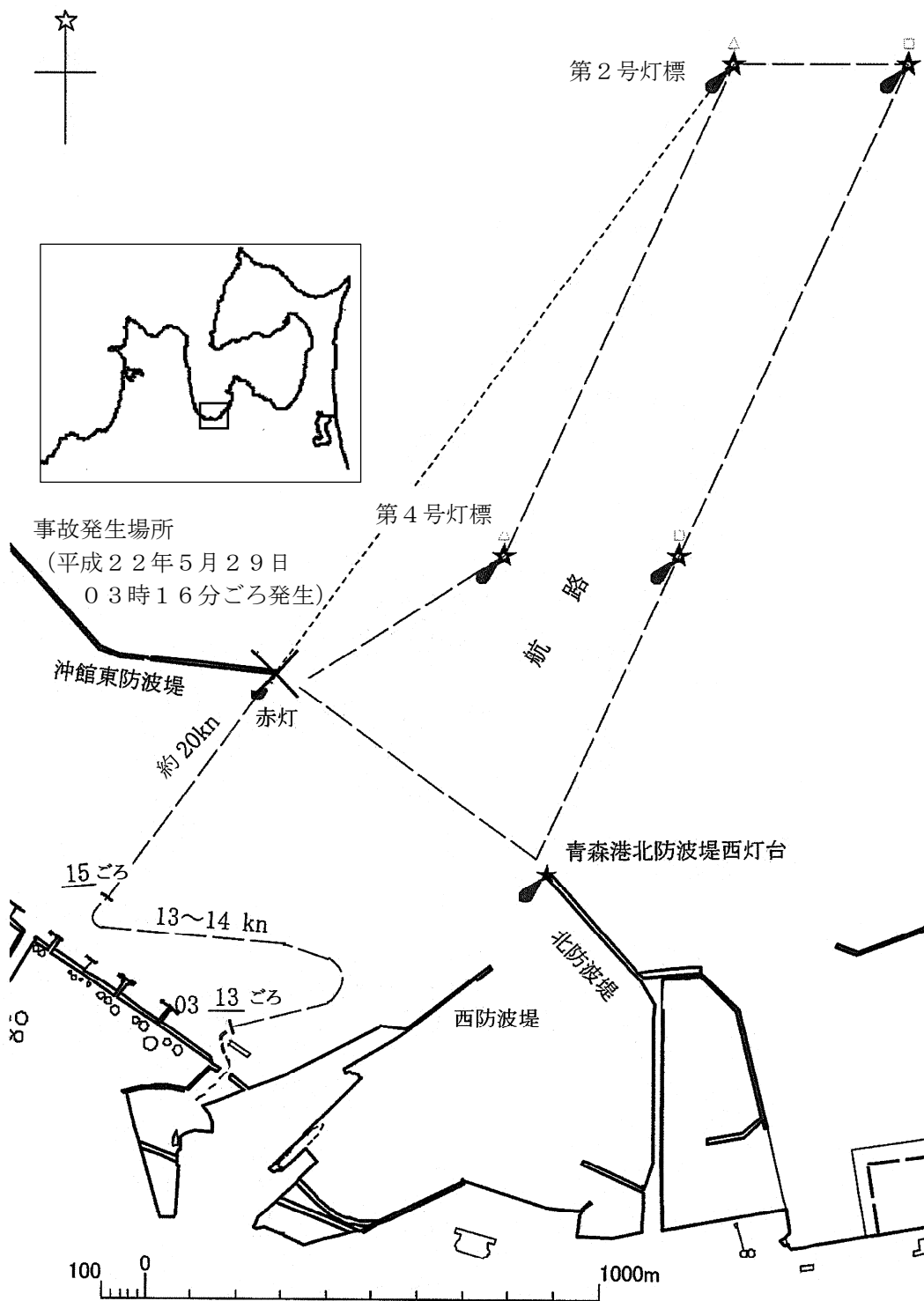
- (4) 船長は、右転後に沖館東防波堤東端付近に向首して航行することとなったが、同防波堤が視認できなかつたことから、このことに気付かず、本船が沖館東防波堤東端付近に衝突したものと考えられる。

## 4 原因

本事故は、夜間、本船が、青森港を出航中、船長が、船首目標としている第4号灯標の灯光を探しながら航行していた際、船位を確認していなかつたため、第2号灯標の灯光を認めて第4号灯標の灯光と思い込み、同灯光に向けて右転したところ、沖館東防波堤東端付近にも向首することとなったが、同防波堤が視認できなかつたことから、このことに気付かずに航行し、沖館東防波堤東端付近に衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長が、船位を確認していなかつたのは、航路南側出入口の手前（南側）の海域を航行しているものと思い込んでいたことによるものと考えられる。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 船長及び同乗者の位置の状況

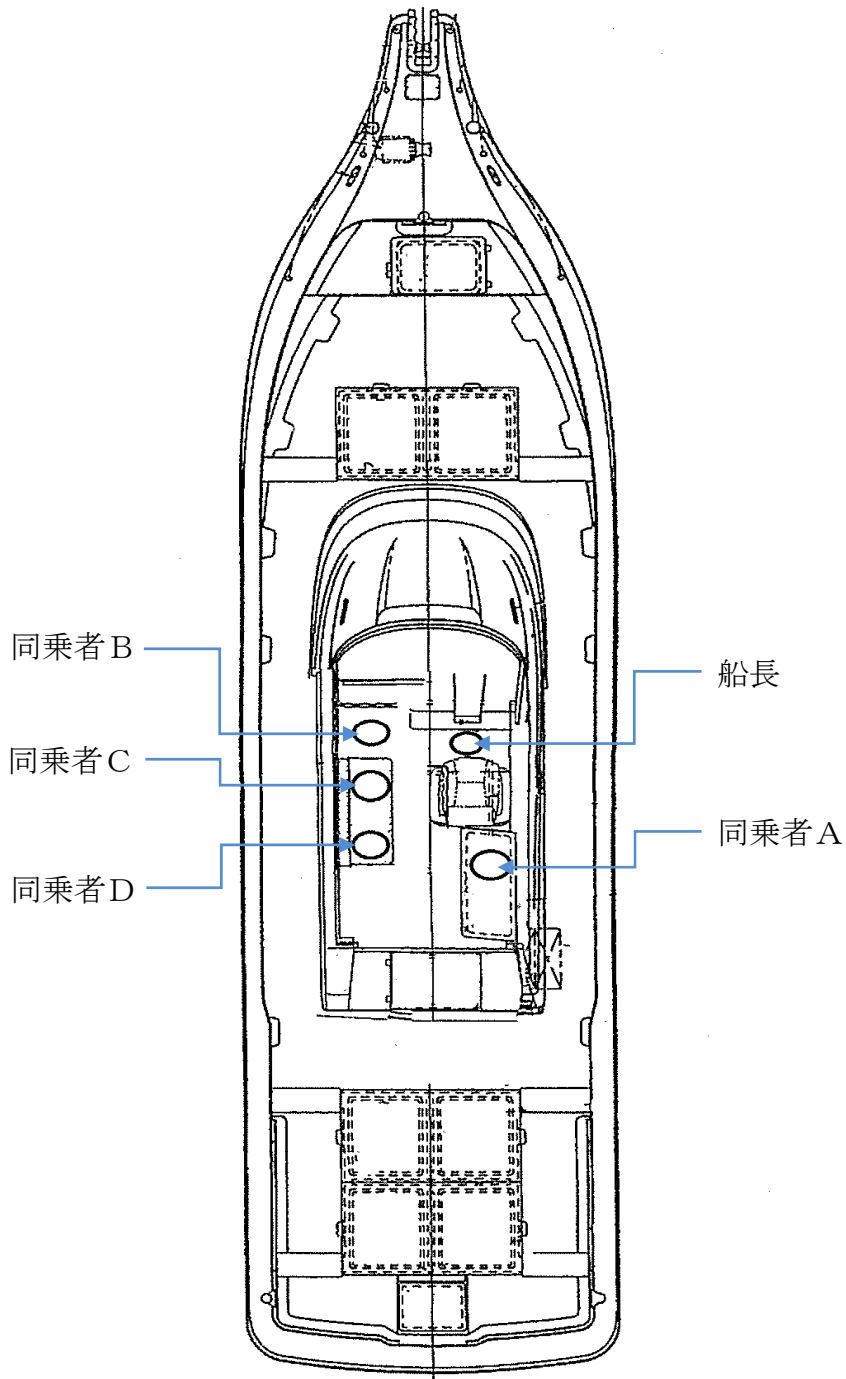


写真1 船首部の損傷状況①



写真2 船首部の損傷状況②



写真3 船首部の損傷状況③



写真4 キャビン及び操縦席の状況

