

船舶事故調査報告書

船種 船名 遊漁船 遊海班
船舶番号 251-13293 青森
総トン数 4.80トン

船種 船名 遊漁船 ドリーマー
船舶番号 250-25658 青森
総トン数 5トン未満（長さ9.47m）

事故種類 衝突
発生日時 平成29年9月26日 08時35分ごろ
発生場所 青森県中泊町小泊港西南西方沖
小泊岬南灯台から真方位267° 3.3海里付近
（概位 北緯41° 07.3′ 東経140° 10.6′）

平成30年5月16日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

要 旨

<概要>

遊漁船^{ゆうかいはん}遊海班は、船長が1人で乗り組み、釣り客1人を乗せて釣り場において西進中、また、遊漁船ドリーマーは、船長が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せて釣り場において西進中、平成29年9月26日08時35分ごろ青森県中泊町小泊岬西方沖で両船が衝突した。

ドリーマーは、釣り客2人が軽傷を負い、右舷中央部ブルワークの亀裂並びに操舵室前部及び右舷側面のガラス窓の破損等を、また、遊海班は、左舷船首部舷縁に接触

痕を生じた。

<原因>

本事故は、小泊岬西方沖において、遊海班及びドリーマーが共に西進中、互いに至近距離にありながら、遊海班の船長が、右舷方にいた2隻の釣り船の動向に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、船首方にいた釣り船が前進したのを見て、ドリーマーが左舷船首方にいることに気付かずに釣り場を変えようと主機を前進にかけ、また、ドリーマーの船長が、主機を中立運転として上部操縦席を離れ、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

遊漁船遊海班^{ゆうかいはん}は、船長が1人で乗り組み、釣り客1人を乗せて釣り場において西進中、また、遊漁船ドリーマーは、船長が1人で乗り組み、釣り客2人を乗せて釣り場において西進中、平成29年9月26日08時35分ごろ青森県中泊町小泊岬西方沖で両船が衝突した。

ドリーマーは、釣り客2人が軽傷を負い、右舷中央部ブルワークの亀裂並びに操舵室前部及び右舷側面のガラス窓の破損等を、また、遊海班は、左舷船首部舷縁に接触痕を生じた。

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29年11月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1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29年11月14日、12月14日 口述聴取

平成29年11月30日 現場調査及び口述聴取

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、遊海班（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び釣り客（以下「釣り客A」という。）並びにドリーマー（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）及び釣り客の1人（以下「釣り客B₁」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

(1) A船

A船は、船長Aが1人で乗り組み、平成29年9月26日08時00分ごろ定係場所である小泊港第3東防波堤を出発し、同港北防波堤で釣り客Aを乗船させ、小泊岬西方沖約3海里（M）の釣り場へ向かった。

船長Aは、操舵室上部に設けられた操縦席（以下「上部操縦席」という。）に腰を掛けて目視により見張りを行って手動操舵により西進し、08時30分ごろ釣り場に到着して主機を中立運転とした。

船長Aは、左舷方約10mの距離に1隻、船首方約20mの距離に2ないし3隻、右舷方約15mの距離に2隻の釣り船がそれぞれ漂泊し、この他に船尾方からA船の船主の船及びB船が近付いてくるのを認識していたが、ふだんから釣り場では他の船が何隻も近い距離で釣りを行っていたので、特に危険を感じなかった。

釣り客Aは、前部甲板で甲板に腰を掛けて釣りの準備を始めた。

船長Aは、船尾方から来たB船がA船の左舷方近くを、ゆっくりと追い越していくのを認めた。

船長Aは、A船の右舷方にいた2隻の釣り船の動向が気になっていたため、右舷方を見ていたところ、船首方にいた船が前進したので、釣り場を変えようと主機を前進に入れ、西進を開始したところ、B船がA船の左舷船首方至近にいるのに気付いた。

船長Aは、直ちに主機のクラッチレバーを中立とし、後進に入れようとしたが間に合わず、主機が中立運転の状態、08時35分ごろ、A船の左舷船首部とB船の操舵室右舷側前部とが衝突した。

釣り客Aは、衝突するまでA船に接近して来るB船の存在に気が付かなかった。

船長Aは、衝突後、主機を後進にかけてA船をB船から引き離した後、釣り客Aに怪我のないことを、またA船の損傷が左舷船首外板の接触痕程度であることを確認し、船長Bに怪我の有無を尋ねたところ、怪我はないとの返事を聞いた。

船長Aは、A船の船主に連絡したところ、すぐ船尾方にいることが分かり、後の措置を船主に任せて西方の他の釣り場に向かい、怪我人がおらず、後の措置を船主に任せたので海上保安庁に本事故の発生を通報しなかった。

A船は、16時00分ごろ遊漁を終えて小泊港に帰港した。

(2) B船

B船は、船長Bが1人で乗り組み、平成29年9月26日08時05分ごろ定係場所である小泊港第3東防波堤を出発し、同港北防波堤で釣り客B₁及びもう1人の釣り客（以下「釣り客B₂」という。）を乗船させた後、08時15分ごろ小泊岬西方沖約3Mの釣り場へ向かった。

船長Bは、操舵室上部に設けられた操縦席（以下「上部操縦席」という。）に腰を掛けて、目視による見張りを行って手動操舵により西進した。

船長Bは、08時30分ごろ釣り場に到着して西進しながら主機を微速力前進とした後、A船の左舷方約10mのところを追い越して主機を中立運転とした。

船長Bは、左舷方約10mの距離に1隻、右舷後方約10mの距離にA船、船首方約20mの距離に1隻が漂泊していたが、ふだんから釣り場では他船が何隻も近い距離で釣りを行っていたので、釣りをしている間は特に危険を感じなかった。

釣り客B₁は、前部甲板で釣りの準備を行い、B船の主機が中立運転となったとき、釣り場に到着したと思い、前部甲板左舷側からルアーを入れた。

釣り客B₂は、前部甲板の船首付近で、手摺りにつかまりながら周囲の景色を眺めていた。

B船は、船長Bが、船首方の船が前進したので、釣り場を変えようと主機のクラッチレバーを前進に入れた直後、釣り客B₁から、ルアーの糸がプロペラに絡んだようだとの知らせを受けて主機を中立運転とし、上部操縦席から右舷側のはしごを約1m降りたとき、船体に衝撃を感じると同時に船首側にA船の船首を認め、B船の操舵室右舷側前部とA船の左舷船首部とが衝突した。

釣り客B₁及び釣り客B₂は、衝突直前にA船の存在に気付き、釣り客B₁が、しゃがんだまま左舷ブルワークを、釣り客B₂が手摺りをそれぞれつかんだので、転倒はしなかった。

船長Bは、直ちに釣り客の怪我の確認及びB船の損傷状況を調査したところ、釣り客に怪我はないと思っただが、B船の操舵室前部及び右舷側の窓ガラスが割れ、右舷中央部ブルワークに亀裂が入っているので、このまま釣りを継続するのは困難であると思い、帰港することにした。

B船は、船長Bがプロペラに絡んだルアーの糸を取り外し、09時00分ごろ釣り場を離れ、小泊港に帰港した。

船長Bは、釣り客2人が、小泊港内北防波堤に下りて、徒歩で帰って行くのを見た。

船長Bは、怪我人がなかったなので、船長Aと示談で解決できると思い、海上保安庁に本事故の発生を通報しなかった。

本事故の発生日時は、平成29年9月26日08時35分ごろであり、発生場所は、小泊岬南灯台から真方位267° 3.3M付近であった。

(付図1 事故発生経過概略図、付図2 衝突状況概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)

2.2 人の死傷等に関する情報

(1) A船

船長A及び釣り客Aの口述によれば、死傷者はいなかった。

(2) B船

船長B及び釣り客B₁の口述によれば、釣り客B₁及び釣り客B₂は、後日、受診し、釣り客B₁は、頸椎捻挫、胸椎捻挫、腰椎捻挫及び左下腿挫創、釣り客B₂は、頸椎捻挫、骨盤打撲と診断された。

2.3 船舶の損傷に関する情報

(1) A船

A船は、左舷船首部舷縁に接触痕を生じた。

(写真3 A船左舷船首部外板損傷状況)

(2) B船

B船は、右舷中央部ブルワークの亀裂、操舵室前部及び右舷側の窓ガラスの破損等を生じた。

右舷中央部ブルワークの亀裂は、左右舷方向に長さ約10cmまであり、外板側に接触痕があった。

操舵室内は、右舷側前部ピラーの天井部に亀裂があった。

(写真4 B船ブルワーク亀裂状況、写真5 B船ブルワーク内部亀裂状況、写真6 B船操舵室損傷状況、写真7 B船操舵室内部損傷状況)

2.4 乗組員に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

① 船長A 男性 61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15年8月7日

免許証交付日 平成24年9月28日

(平成30年8月6日まで有効)

② 船長B 男性 41歳

一級小型船舶操縦士・特定

免許登録日 平成22年4月26日

免許証交付日 平成25年2月12日

(平成30年2月11日まで有効)

(2) 主な乗船履歴等

① 船長A

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

約30年前ごろからプレジャーボートでの釣り等を行っており、A船には、約3年前から1人で乗り組み、遊漁船として釣り客を釣り場に案内している。

A船は、4月から11月末まで1か月に平均して10日程度出港していた。本事故当時、健康状態は良好であった。

② 船長B

船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

船長Bは、約10年前に小型船舶操縦士免許を取得し、プレジャーボートでの釣り等を行っており、B船を約4年前に購入して遊漁船業を営んでいた。

本事故当時、健康状態は良好であった。

2.5 船舶に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

(1) A船

船舶番号	251-13293青森
船籍港	青森県中泊町
船舶所有者	個人所有
総トン数	4.80トン
L×B×D	11.78m×2.84m×0.91m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	220.60kW
推進器	プロペラ1個
進水年月	平成1年3月

(2) B船

船舶番号	250-25658青森
船籍港	青森県中泊町
船舶所有者	個人所有
総トン数	5トン未満
L×B×D	9.47m×2.99m×0.81m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	147.00kW

推進器 プロペラ 1 個
進水年月 平成 4 年 5 月

2.5.2 船舶の設備等に関する情報

(1) A 船

- ① A 船は、中央部付近の甲板上にキャビンが、キャビンの船尾側に隣接して 1 段高く操舵室が、キャビンの船首側及び操舵室の船尾側にブルワークで囲まれた前部甲板及び後部甲板がそれぞれあり、船首部には手摺りが設けられていた。
- ② 操舵室には、操縦席右舷側の前面に舵輪があり、その右側に主機操縦レバー、回転速度計、燃料計、音響信号装置のスイッチ等が配置され、舵輪の左側に G P S プロッター及びレーダーが設置されており、左舷前部にキャビンへの扉があり、操舵室の左舷側後部に後部甲板への出入口があった。
- ③ 上部操縦席には主機操縦レバー及び操舵レバーが設置されており、キャビン船首側にあるはしごを使用して上部操縦席へ上る構造になっていた。
- ④ 上部操縦席は、周囲に障害物がなく、全周が見渡せた。
- ⑤ 船長 A の口述によれば、A 船の船体及び機関等に不具合又は故障はなかった。

(2) B 船

- ① B 船は、中央部付近に操舵室が、操舵室の船首側及び船尾側にブルワークで囲まれた前部甲板及び後部甲板がそれぞれあり、船首部には手摺りが設けられていた。
- ② 操舵室には、操縦席右舷側の前面に舵輪があり、その右側に主機操縦レバー、回転速度計、燃料計、音響信号装置のスイッチ等が配置され、舵輪の左舷側に G P S プロッター、その下にレーダーが設置されており、操舵室後部に後部甲板への出入口があった。
- ③ 上部操縦席には主機操縦レバー及び操舵レバーが設置されており、操舵室右舷側にあるはしごを使用して上部操縦席へ上る構造になっていた。
- ④ 上部操縦席は、周囲に障害物がなく、全周が見渡せた。
- ⑤ 船長 B の口述によれば、B 船の船体及び機関等に不具合又は故障はなかった。

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測及び注意報等

(1) 気象観測値

本事故現場の南東方約10kmに位置する市浦^{しゅうら}地域気象観測所の観測値は、次のとおりであった。

08時00分 風向 南東、風速 1.5m/s、気温 17.1℃

08時40分 風向 南南東、風速 1.8m/s、気温 19.1℃

(2) 注意報等

青森地方気象台によれば、平成29年9月26日に、青森県中泊町地区に警報、注意報は発表されていなかった。

2.6.2 乗組員等の観測

船長A及び船長Bの口述によれば、本事故時の気象は、天気は曇り、風はほとんどなく、波も穏やかで、視界は良好であった。

2.7 事故水域に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、本事故現場付近では、土曜日、日曜日等に遊漁を行う船を多く見掛けていた。

3 分析

3.1 事故発生状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① A船は、08時30分ごろ小泊岬西方沖約3Mの釣り場に到着して主機を中立運転とした。
- ② 船長Aは、船尾方から来たB船がA船の左舷方近くを、ゆっくりと追い越していくのを認めた。
- ③ 船長Aは、A船の右舷方にいた2隻の釣り船の動向が気になっていたため、右舷方を見ていたところ、船首方にいた船が前進したため、釣り場を変えようと主機を前進にかけ、西進を開始したところ、B船がA船の左舷船首方至近にいるのに気付いた。
- ④ A船は、船長Aが、直ちに主機のクラッチレバーを中立とし、後進し

に入れようとしたが間に合わず、主機が中立運転の状態で、08時35分ごろ、A船の左舷船首部とB船の操舵室右舷側前部とが衝突した。

(2) B船

- ① B船は、08時30分ごろ小泊岬西方沖約3Mの釣り場に到着して西進しながら主機を微速力前進とした後、A船の左舷方約10mのところを追い越して、主機を中立運転とした。
- ② 釣り客Bは、前部甲板で釣りの準備を行い、B船の主機が中立運転となったとき、釣り場に到着したと思い、前部甲板左舷側からルアーを入れた。
- ③ 船長Bは、船首方の船が前進したので、釣り場を変えようと主機のクラッチレバーを前進に入れた直後、釣り客Bから、ルアーの糸がプロペラに絡んだようだとの知らせを受けて主機を中立運転とし、上部操縦席から右舷側のはしごを降りようとした。
- ④ B船は、船長Bが操舵室右舷のはしごを約1m降りたとき、A船と衝突し、船長Bが船体に衝撃を感じると同時に、船長Bの船首側にA船の船首を認め、B船の操舵室右舷側前部とA船の左舷船首部とが衝突した。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、発生日時は、平成29年9月26日08時35分ごろであり、発生場所は、小泊岬南灯台から真方位267° 3.3M付近であったものと考えられる。

3.1.3 死傷者の状況

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。

釣り客B₁は、頸椎捻挫、胸椎捻挫、腰椎捻挫及び左下腿挫創、釣り客B₂は、頸椎捻挫、骨盤打撲を負った。

3.1.4 損傷の状況

2.1、2.3及び3.1.1から、次のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

A船は、左舷船首部舷縁に接触痕を生じた。

(2) B船

B船は、右舷中央部ブルワークに、ブルワーク頂部で長さ約10cmの亀裂、及び外板側に接触痕を生じ、操舵室前部及び右舷側の窓ガラスの割れ、並びに操舵室内右舷側前部ピラーの天井部に亀裂が生じた。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員の状況

2.4から、次のとおりであった。

船長A及び船長Bは、いずれも適法で有効な操縦免許証を有していた。

船長A及び船長Bは、いずれも健康状態が良好であったものと考えられる。

3.2.2 船舶の状況

(1) A船

① 2.1(1)及び2.5.2(1)④から、船長Aの操船場所は、上部操縦席であり、操船位置から周囲が全て見渡せるので、航行中に死角は生じていなかったものと考えられる。

② 2.5.2(1)から、船体及び機関に故障はなかったものと考えられる。

(2) B船

① 2.1(2)及び2.5.2(2)④から、船長Bの操船場所は、上部操縦席であり、操船位置から周囲が全て見渡せるので、航行中に死角は生じていなかったものと考えられる。

② 2.5.2(2)から、船体及び機関に故障はなかったものと考えられる。

3.2.3 気象及び海象の状況

2.6から、本事故時、天気は曇りで、風はほとんどなく、視界は良好であり、海上は平穏であったものと考えられる。

3.2.4 見張り等の状況

(1) A船

2.1(1)、2.5.1(1)、2.5.2(1)、3.1.1(1)、3.2.2(1)及び3.2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

① 船長Aは、釣り場に到着後、左舷方約10mの距離に1隻、船首方約20mの距離に2ないし3隻、右舷方約15mの距離に2隻の釣り船がそれぞれ漂泊し、この他に船尾方からA船の船主の船及びB船が近づいて来るのを認識していたが、ふだんから釣り場では他船が何隻も近い距離で釣りを行っていたことから、特に危険を感じていなかった。

② 船長Aは、船尾方から来たB船がA船の左舷方近くを、ゆっくりと追い越して行くのに気が付いていたものの、A船の右舷方にいた2隻の釣り船の動向に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、船首方にいた船が前進したのを見て、釣り場を変えようと主機を前進に入れ、西進を開始した

ところ、B船がA船の左舷船首方至近にいるのに気付いた。

(2) B船

2.1(2)、2.5.1(2)、2.5.2(2)、3.1.1(2)、3.2.2(2)及び3.2.3から、次のとおりであったものと考えられる。

- ① 船長Bは、釣り場に到着後、左舷方約10mの距離に1隻、右舷後方約10mの距離にA船、船首方約20mの距離に1隻が漂泊しているのを認識していたが、ふだんから釣り場では他船が何隻も近い距離で釣りを行っていたことから、釣りをしている間は特に危険を感じていなかった。
- ② 船長Bは、船首方の船が前進したので、釣り場を変えようと主機のクラッチレバーを前進に入れた直後、釣り客B₁から、ルアーの糸がプロペラに絡んだようだとの知らせを受けて主機を中立運転とし、上部操縦席を離れ、周囲の見張りを適切に行っていなかった。
- ③ 船長Bは、A船が発進したことに気付かず、船体に衝撃を感じると同時に船首側にA船の船首を認め、B船の操舵室右舷側前部とA船の左舷船首部とが衝突したことに気付いた。

3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、2.2、2.3、2.5.2、3.1.1、3.2.2、3.2.3及び3.2.4から、以下のとおりであったものと考えられる。

(1) A船

- ① 船長Aは、08時30分ごろ小泊岬西方沖約3Mの釣り場に到着し、主機を中立運転とした。
- ② 船長Aは、左舷方約10mの距離に1隻、船首方約20mの距離に2ないし3隻、右舷方約15mの距離に2隻の釣り船がそれぞれ漂泊し、この他に船尾方からA船の船主の船及びB船が近づいて来るのを認識していたが、ふだんから釣り場では他船が何隻も近い距離で釣りを行っていたことから、特に危険を感じなかった。
- ③ 船長Aは、船尾方から来たB船がA船の左舷方近くを、ゆっくりと追いついて行くのを認めていたものの、A船の右舷方にいた2隻の釣り船の動向に注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、船首方にいた船が前進したのを見て、釣り場を変えようと主機を前進にかけ、西進を開始した。
- ④ 船長Aは、B船が左舷船首方にいることに気付いたときには至近であったので、衝突を回避するための主機のクラッチレバーを後進に入れる時間的余裕がなく、08時35分ごろ、A船の左舷船首部とB船の操舵室右舷

側前部とが衝突した。

(2) B船

- ① 船長Bは、08時30分ごろ、小泊岬西方沖約3Mの釣り場に到着し、西進しながら主機を微速力前進とした後、A船の左舷方近くを追い越して、主機を中立運転とした。
- ② 船長Bは、左舷方約10mの距離に1隻、右舷後方約10mの距離にA船、船首方約20mの距離に1隻が漂泊しているを認識していたが、ふだんから釣り場では他船が何隻も近い距離で釣りを行っていたことから、釣りをしている間は特に危険を感じていなかった。
- ③ 船長Bは、船首方の船が前進したので、釣り場を変えようと主機のクラッチレバーを前進に入れた直後に、釣り客B₁から、ルアーの糸がプロペラに絡んだようだとの知らせを受けて主機を中立運転とし、上部操縦席を離れ、周囲の見張りを適切に行っていなかった。
- ④ 船長Bは、A船が発進したことに気付かず、08時35分ごろ船体に衝撃を感じると同時に船首側にA船の船首を認め、B船の操舵室右舷側前部とA船の左舷船首部とが衝突したことに気付いた。

4 原因

本事故は、小泊岬西方沖において、A船及びB船が共に西進中、互いに至近距離にありながら、船長Aが、右舷方にいた2隻の釣り船の動向に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、船首方にいた釣り船が前進したのを見て、B船が左舷船首方にいることに気付かずに釣り場を変えようと主機を前進にかけ、また、船長Bが、主機を中立運転として上部操縦席を離れ、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。

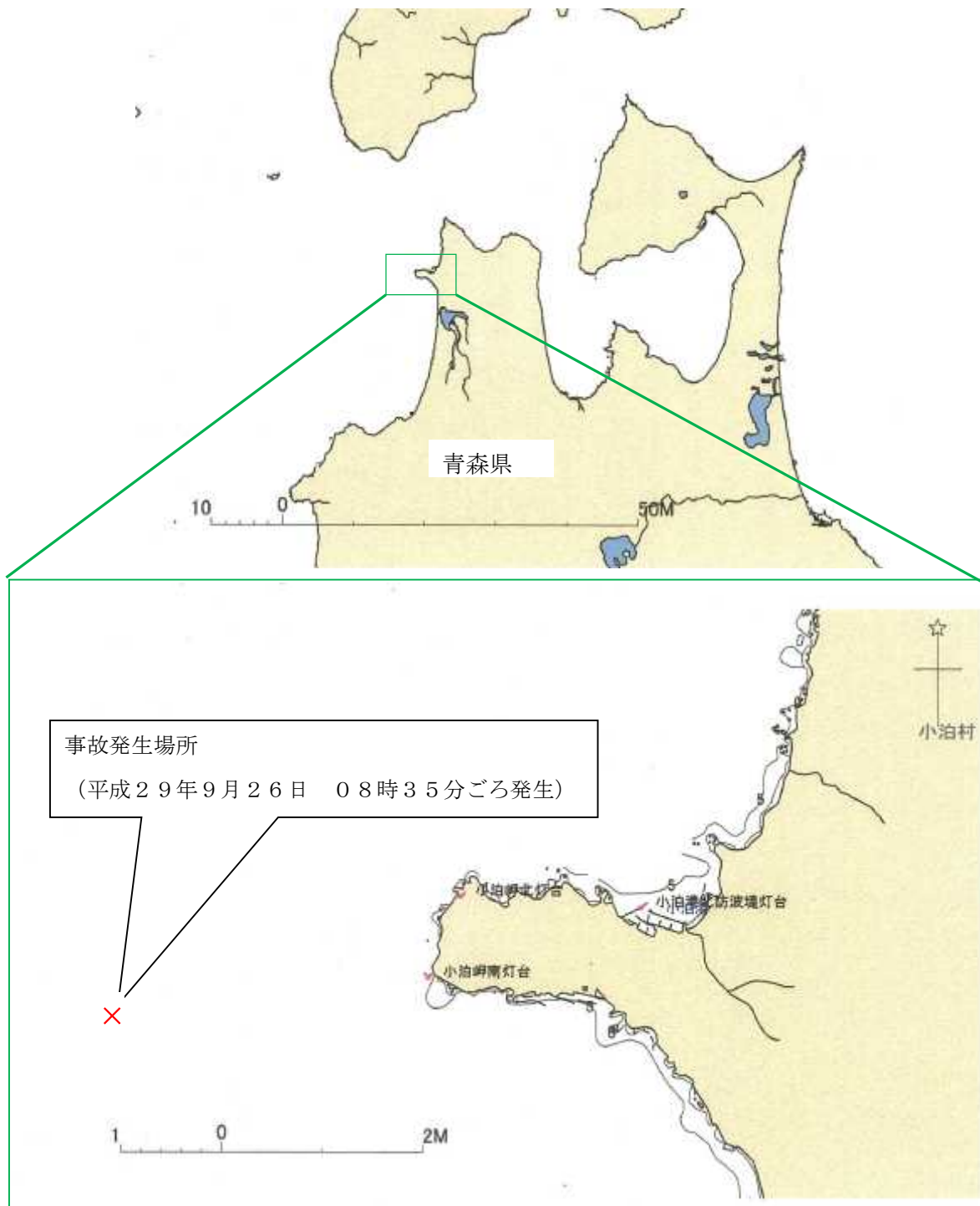
5 再発防止策

本事故は、A船及びB船が共に西進中、互いに至近距離にありながら、船長Aが、右舷方にいた他船の動向に注意を向け、見張りを適切に行っておらず、B船が左舷船首方にいることに気付かずに釣り場を変えようと主機を前進にかけ、また、船長Bが、主機を中立運転として上部操縦席を離れ、周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。

したがって、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。

- ・ 周囲に複数の船舶がいる場合は、一船のみに注意を向けるだけでなく、周囲の船舶全体に対して見張りを適切に行うこと。
- ・ 他船と近づき過ぎないこと。
- ・ 他船が近くにいる場合は、細心の注意を払って航行すること。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 衝突状況概略図

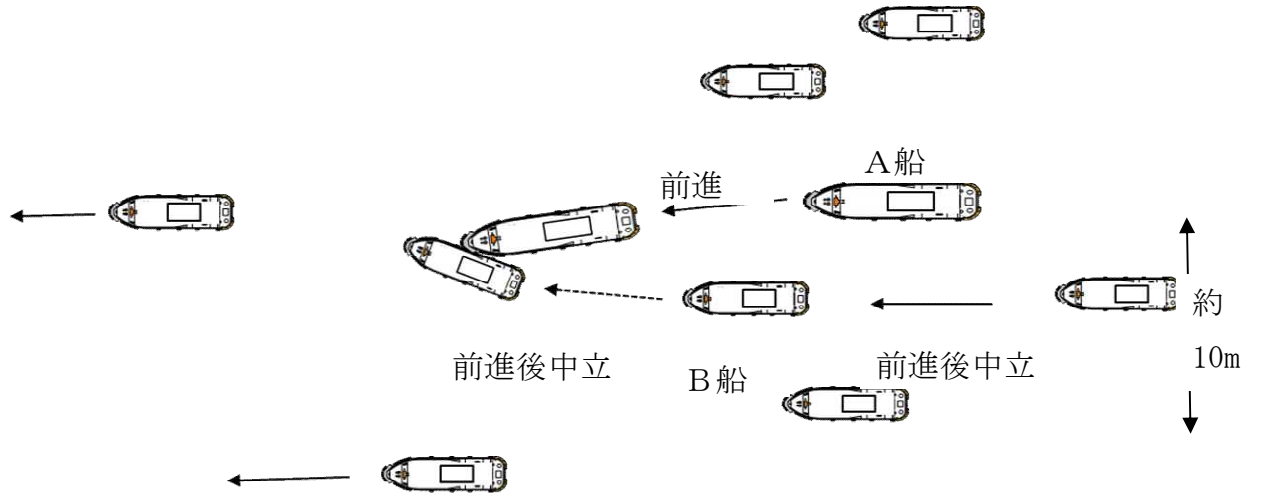


写真1 A船



写真2 B船



写真3 A船左舷船首部外板損傷状況

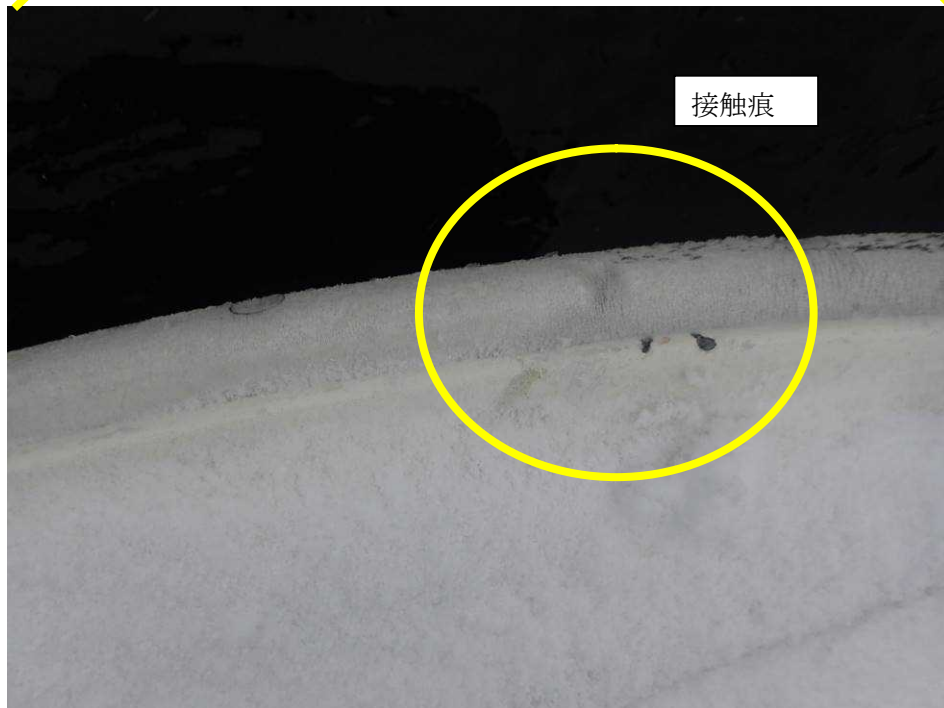
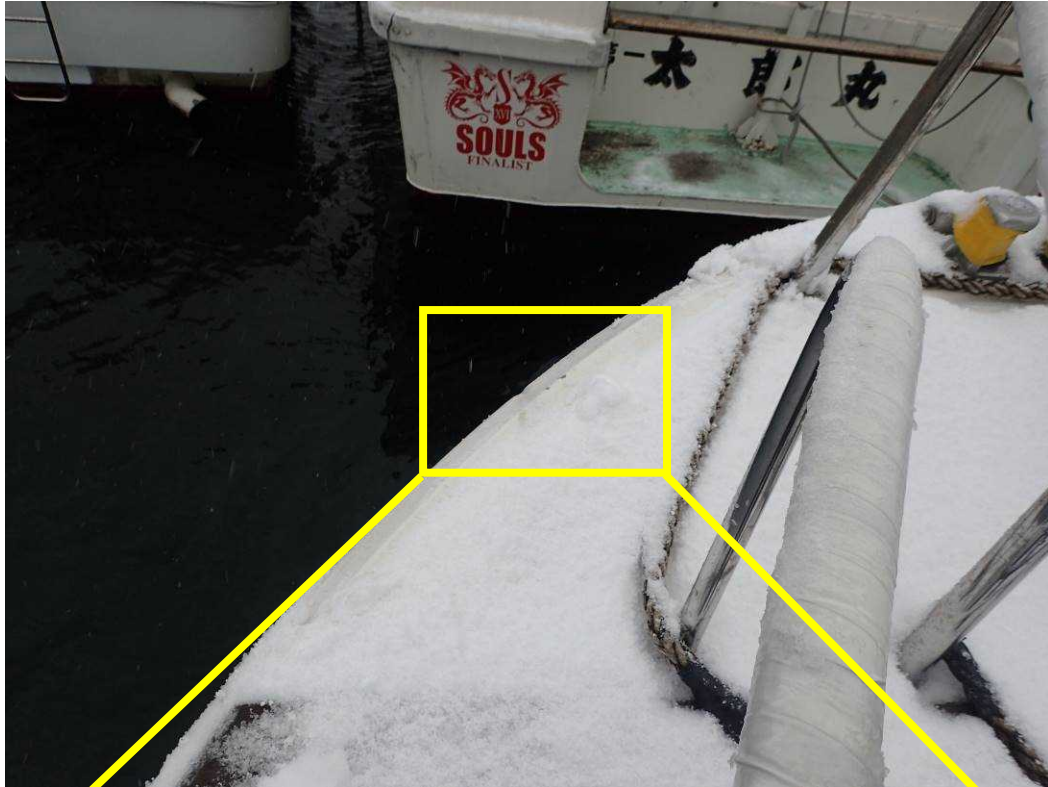


写真4 B船ブルワーク亀裂状況



写真5 B船ブルワーク内部亀裂状況



写真6 B船操舵室損傷状況



写真7 B船操舵室内部損傷状況

