

## 船舶事故調査報告書

令和5年5月31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

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年4月19日 21時00分ごろ
発生場所	青森県青森市青森港 青森港沖館東防波堤北灯台から真方位189°300m付近 （概位 北緯40°51.0′ 東経140°43.6′）
事故の概要	プレジャーボート <sup>きよっこう</sup> 旭光丸は、南東進中、消波ブロックに乗り揚げた。 旭光丸は、船長が負傷し、船底部に破口等を生じた。
事故調査の経過	令和4年5月17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。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート 旭光丸、2.8トン 212-16260青森、個人所有 8.93m (Lr) × 2.38m × 0.75m、FRP ディーゼル機関、170.00kW、平成30年6月
乗組員等に関する情報	船長 68歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年5月7日 免許証交付日 平成30年6月8日 （令和6年5月6日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（船長）
損傷	船底部に破口及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：18時21分ごろ
事故の経過	本船は、法定灯火を表示し、船長が1人で乗り組み、知人3人（以下「同乗者A」、「同乗者B」、「同乗者C」という。）を乗せ、令和4年4月19日18時30分ごろ、釣りの目的で、沖館東防波堤の北方の釣り場に向け、青森市所在のマリーナを出発した。 船長は、20時55分ごろ釣りを終え、‘GPSプロッター画面上の過去の航跡’（以下「帰航ルート」という。）をたどって出発地のマリーナに戻ろうとしたところ、青森港沖館東防波堤北灯台付近の帰航

	<p>ルート上に釣り船の灯火を認めたので、帰航ルートの西側の海域に避けて帰途に就くこととした。</p> <p>本船は、船長が操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、同乗者A及び同乗者Bが後部甲板上にあるクーラーボックスにそれぞれ腰を掛け、同乗者Cが後部甲板上の操舵室囲壁にある手すりに掴まって立った状態で、約18ノットの対地速力で南進した。</p> <p>船長は、青森港沖館東防波堤北灯台付近の帰航ルート上に認めた釣り船を航過した後、通り慣れた帰航ルートに戻そうと左転して南東進中、プロペラに浮流物を巻き込んだような振動を感じ、本船の速力が低下したので、船尾方を約4～5秒振り向いた。</p> <p>本船は、沖館東防波堤に接近している状況下、船長が船首方を向いたところ、同防波堤が間近に迫り、機関を中立としたものの、21時00分ごろ同防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、船内への浸水がないことが確認されたので、自力でマリナーに戻った。</p> <p>船長は、本船が消波ブロックに乗り揚げた衝撃で、右膝を強打し、帰宅後、船長の家族が手配した救急車で青森市内の病院に搬送され、右膝蓋骨骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、夜間を含めて本事故発生場所付近の航行経験が豊富であり、ふだんから帰航ルート上に他船を見掛けた場合、同船を航過した後、通り慣れた帰航ルートに沿うように進路を変えていた。</p> <p>船長は、帰航ルートに戻るまでまだ時間的な余裕があると思って船尾方を振り向いたものの、長年の経験から油断や慣れがあつて、GPSプロッターでの船位の確認が十分でなかったかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、夜間航行に慣れた海域であったが、もう少し減速して航行すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>運輸安全委員会の地方分析集「夜間におけるプレジャーボートの港湾施設への衝突事故防止に向けて」(運輸安全委員会事務局神戸事務所作成、令和4年6月発行)によれば、速力が速いほど、死傷事故になる可能性が高くなり、乗船者総数に占める死傷者数の割合も同様に高くなる傾向にある旨記載されている。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、青森港において、帰航ルートに戻そうと南東進中、船長が、プロペラに振動を感じた際、右転して帰航ルートに戻るまでまだ時間的な余裕があると思い、後ろを振り向いて航行を続けたことか</p>

	<p>ら、沖館東防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、機関を中立としたものの、同防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間航行に慣れた海域であり、長年の経験から油断や慣れがあったことから、右転して帰航ルートに戻るまでまだ時間的な余裕があると思い、後ろを振り向いて航行を続けたものと考えられる。</p> <p>船長は、減速せずに航行を続けたことから、本船が沖館東防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げた衝撃で、船体に右膝を強打し、重傷を負ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、青森港において、帰航ルートに戻そうと南東進中、船長が、プロペラに振動を感じた際、右転して帰航ルートに戻るまでまだ時間的な余裕があると思い、後ろを振り向いて航行を続けたため、沖館東防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、同防波堤西側の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 船長は、航行中、船位の確認を継続して行うとともに、夜間航行に慣れた海域であっても、安全な速力で航行すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

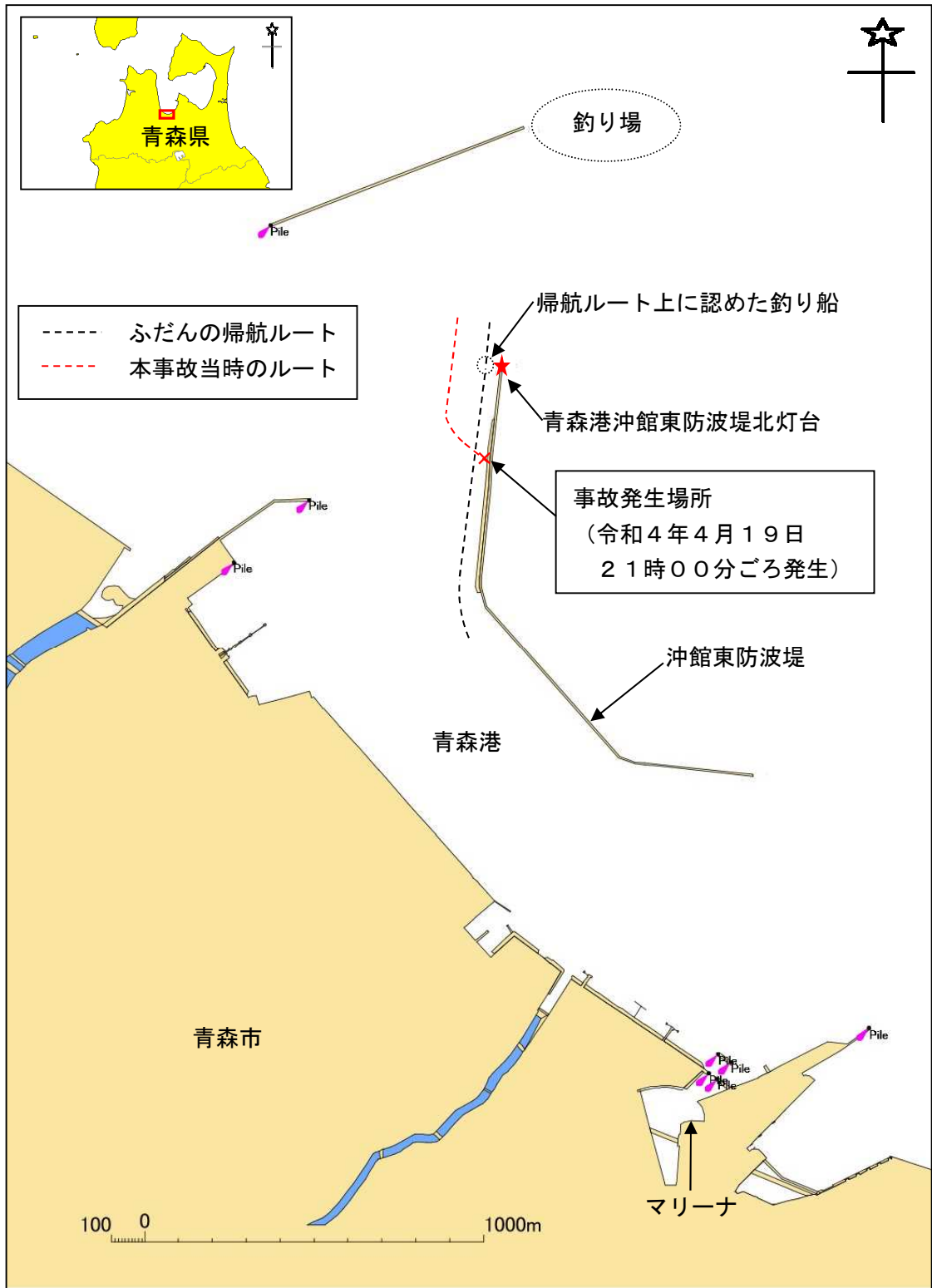


写真1 本船の損傷状況

