

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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10月8日 06時10分ごろ  |
| 発生場所                             | 青森県外ヶ浜町平館漁港東方沖<br>平館港東防波堤灯台から真方位101° 1.4海里（M）付近<br>（概位 北緯41° 09.3′ 東経140° 40.3′）  |
| 事故の概要                            | 遊漁船飛鷹Ⅱは、東進中、また、ミニボート（船名なし）は、船首を北東に向けて漂流中、両船が衝突した。   |
| 事故調査の経過                          | 令和5年10月25日、主管調査官（仙台事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済  |
| 事実情報<br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等 | A 遊漁船 飛鷹Ⅱ、8.5トン<br>294-18773青森、個人所有<br>B ミニボート（船名なし）、総トン数なし（全長2.95m）<br>なし、個人所有   |
| 乗組員等に関する情報                       | A 船長A、一級小型・特定<br>B 操縦者B、操縦免許 なし   |
| 負傷者                              | なし  |
| 損傷                               | A なし<br>B 左舷中央部にA船の塗膜の付着、パラシュート型シーアンカーの喪失   |
| 気象・海象                            | 気象：天気 曇り、風向 西、風力 2、視界 良好<br>海象：海上 平穏<br>太陽の高度及び方位：高度 4.8°、方位 101.7°   |
| 事故の経過                            | A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客10人を乗せ、遊漁の目的で、平館漁港東方沖の平館沖陸奥湾海況自動観測システム灯浮標（以下「海況灯浮標」という。）付近の釣り場に向け、自動操舵により約9ノットの対地速力で東進していた。<br>船長Aは、前部甲板で座っていた釣り客Aから、右舷正横約10m付近に旗竿に付いた旗が見えたので、A船を停止させるように告げられ、停止したところ、付近にいた別のミニボートに救助された操縦者BがA船に乗船してきたことで、B船と衝突したことに気付いた。<br>船長Aは、本事故当時、サングラスを着用し、船首方を見て操船していたものの、前方に太陽が位置し、逆光により前路が見えにくい状態であったが、逆光にならない針路に修正するなどして船首方の見張りを行っていなかったため、B船に気付かなかった。<br>B船は、操縦者Bが1人で乗り、たい釣りの目的で、平館漁港を出港し、海況灯浮標付近の釣り場に到着した後、船外機を停止し、高さ |

|                     |   |
|---------------------|---|
|                     | <p>約3mの旗竿にオレンジ色の旗を掲げ、パラシュート型シーアンカーを船首から投入して、船首を北東方に向け、漂泊を始めた。</p> <p>操縦者Bは、左舷正横付近からB船に接近するA船に気付いたものの、航行中のA船が漂泊中のB船を避けると思い、漂泊を続けていたところ、A船の針路に変化がなく、衝突のおそれを感じた。</p> <p>操縦者Bは、左舷正横付近からA船がB船に衝突する直前に海に飛び込み、その直後にB船はA船と衝突した。</p> <p>操縦者Bは、付近にいた別のミニボートに救助され、A船によって平館漁港に運ばれた。</p> <p>B船は、自力航行可能であったものの、A船によって平館漁港にえい航された。</p> <p>操縦者Bは、平館漁港に到着後、本事故の発生を118番通報した。</p> <p>操縦者Bは、これまでも近くに接近してくる他船がB船を避けてくれたので、A船がいずれ避けてくれると思ひ、釣りを続けていた。</p> <p>操縦者Bは、本事故時、救命胴衣を着用していた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>A船は、釣り場に向けて東進中、船長Aが、逆光にならない針路に修正するなどせずに航行を続け、逆光により前路が見えにくい状態のまま見張りを適切に行わなかったことから、漂泊中のB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、漂泊中、操縦者Bが、接近するA船を認めたものの、航行中のA船が漂泊中のB船を避けると思い、余裕のある時機に船外機を始動して移動するなどせずに漂泊を続けたことから、避航動作がとれず、A船と衝突したものと考えられる。</p>  |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、A船が釣り場に向けて東進中、B船が漂泊中、船長Aが、逆光により前路が見えにくい状態のまま見張りを適切に行わなかったため、漂泊中のB船に気付かず、また、操縦者Bが、接近するA船を認めたものの、航行中のA船が漂泊中のB船を避けると思い、漂泊を続けたため、避航動作がとれず、両船が衝突したものと考えられる。</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>・ 船長は、サングラスを着用していても前路が逆光で見えにくい場合、他船等を見落とす可能性があるため、逆光にならない針路に修正するなどして、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。</li> <li>・ 船長及びミニボート等の操縦者は、漂泊中、自船に接近する他船を認めた場合、他船が避けてくれることを期待せず、余裕のある時機に船外機を始動して移動するなどして衝突を避けるための措置を採ること。</li> </ul>   |

付図1 事故発生経過概略図

