

# 船舶事故調査報告書

平成24年11月22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 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年10月23日 03時45分ごろ
発生場所	青森県中泊町小泊岬西北西方沖 小泊岬北灯台から真方位287° 2.6海里（M）付近 （概位 北緯41°09.0′ 東経140°12.1′）
事故調査の経過	平成23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）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 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	A 引船 第八英 <sup>えいしやう</sup> 祥丸、167トン 133494、昭英海運有限会社 35.40m×8.00m×3.29m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年7月 B フローティングドック 美保号、1,366トン なし、株式会社トマック 45.0m×32.0m×15.0m、鋼 機関なし、昭和55年（建造年） C 漁船 第一美 <sup>みや</sup> 代丸、6.6トン AM2-5277（漁船登録番号）、個人所有 12.10m（Lr）×3.36m×1.09m、FRP ディーゼル機関、435kW、昭和62年2月2日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（二等航海士） 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年10月6日 免状交付年月日 平成19年8月27日 免状有効期間満了日 平成24年10月5日 C 船長C 男性 54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3年4月26日 免許証交付日 平成22年12月27日 （平成28年4月25日まで有効）
死傷者等	A なし B なし

	C なし
損傷	A なし B 右舷外板に擦過傷 C 左舷船首部外板に破口、球状船首部先端に凹損、船首マスト曲損
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、無人のB船をえい航してA船引船列を構成し、A船には、連掲したマスト灯3個、両舷灯、船尾灯及び引船灯を、B船には、両舷灯、船尾灯のほか赤色及び白色計8個の点滅灯をそれぞれ点灯し、航海士Aが、平成23年10月23日00時～04時の単独の船橋当直に就き、小泊岬西北西方沖を針路約027°（真方位）及び対地速力約5ノット（kn）で自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、A船の船首方を左方に3隻が通過したので、海図で付近の漁港を確認したのち、右舷前方にC船の白色及び紅色の灯火を視認し、レーダーで約2MにC船を探知したが、C船がA船引船列を認めて避けてくれるものと思い、C船の動きを監視しながら針路及び速力を保持して航行した。</p> <p>航海士Aは、C船が右舷正横1M付近に接近したとき、C船の紅色及び緑色の灯火を視認し、A船引船列の存在を気付かせるため、C船を探照灯で照射した。</p> <p>航海士Aは、右舷後方付近でC船の白色及び緑色の灯火を視認してC船が変針したと思ったが、B船に向けて航行しているように見えたので、C船に対して探照灯で5回点滅した後、B船及びC船を交互に照射した。</p> <p>航海士Aは、C船の灯火をB船の正船尾方に視認したので、A船引船列の後方を通過したと思い、衝突したことに気付かなかった。</p> <p>航海士Aは、04時20分ごろ接近したC船の僚船からC船がB船と衝突したことを聞いて衝突したことを知り、僚船に連絡先を伝え、A船引船列は岩手県釜石市釜石港へ向かった。</p> <p>船長A及び航海士Aは、本事故後、B船の右舷外板に擦過傷があることを確認した。</p> <p>C船は、船長Cほか1人が乗り組み、船長Cが単独で船橋当直に就き、マスト灯、両舷灯、船尾灯を点灯し、対地速力を6～7knで小泊岬北方沖を自動操舵により西進した。</p> <p>船長Cは、小泊岬西北西方沖において、1.5Mレンジとしたレーダーにより船首方に船舶の映像を認めず、小泊岬西方沖の僚船の灯火しか見えなかったため、前方に他船はいないと思い、操舵室の床に座り、僚船の漁獲量の記録簿（以下「本件記録簿」という。）に明日も記入できるよう枠を書き入れ始めた。</p> <p>船長Cは、操舵室の右舷側のドアを開け、左舷側を向いて座り、時折、振り向いて右舷側のドアから見える範囲に船舶がいらないか確認し</p>

	<p>ていたが、本件記録簿の準備に夢中となり、前方の見張りを行って なかつたので、左舷前方から接近するA船引船列に気付かずに同じ針 路及び速力で航行した。</p> <p>船長Cは、03時45分ごろ衝撃を受けて立ち上がり、船首が黒い 壁に当たったように見えたので、機関を後進とし、その場を離れた。</p> <p>船長Cは、C船に浸水していないことを確認したが、損傷状態が分 からなかつたので、無線で僚船に他船と衝突したことを伝え、船名を 確認するように依頼し、中泊町小泊漁港に帰港した。</p> <p>船長Cは、帰港後、僚船から本事故発生場所付近を航行していたの は、A船引船列であることを聞いた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>A船引船列は、A船から出したえい航索、長さ約50mのクッショ ンロープ、長さ約25mのブライドルワイヤ、B船の船首から出して いた錨鎖約5mとをつなぎ、A船の船尾からB船の後端までの長さを 約475mとしていた。</p> <p>A船の船尾部では、B船の船首部を照射するための照明灯を点灯し ていた。また、B船の赤色及び白色計8個の点滅灯は、左右舷構造物 の上部に設置した。</p> <p>B船は、横断面が凹字型であり、船体のタンクに注排水をすること により、浮上又は沈下できる浮きドックであった。</p> <p>C船が所属する漁業協同組合では、特定の漁場を緯度0.5' ごと に分け、漁場に向かう前に毎回各船の場所割りを決めていたので、船 長Cは、少しでも良い場所を取ろうと場所ごとの漁獲量を本件記録簿 に記入し、どの場所が良いか予想を立てていた。</p> <p>C船は、02時00分ごろ小泊漁港を出港し、漁場の場所取りを終 えたのち、甲板員Cが雨合羽を忘れたことに気付き、同港に戻り、再 び出港したが、既に僚船が漁場に向かっていたため、港外に僚船がい なかつた。</p> <p>甲板員Cは、救命胴衣を着用し、本事故当時、C船の船尾で漁の準 備を行っていた。</p> <p>船長Cは、救命胴衣を着用していなかつた。</p>
分析	<p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船引船列は、小泊岬西北西方沖を北北東進中、単独で船橋当直中 の航海士Aが、右舷前方から接近するC船がA船引船列を避けてくれ るものと思ひ込み、針路及び速力を保持して航行したことから、B船 とC船とが衝突したものと考えられる。</p>

	<p>航海士 A は、C 船が A 船引船列の右舷正横 1 M 付近に接近したとき、A 船引船列の存在に気付いていないと思い、C 船に対して探照灯で照射し、避航を促したものと考えられる。</p> <p>C 船は、小泊岬西北西方沖を西進中、船長 C が、前方に他船はいないものと思込み、操舵室の床に座り、本件記録簿の準備に意識を集中し、見張りを行っていなかったことから、C 船と B 船とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、小泊岬西北西方沖において、A 船引船列が北北東進中、C 船が西進中、航海士 A が、C 船が A 船引船列を避けてくれるものと思込み、針路及び速力を保持して航行し、また、船長 C が、前方に他船はいないものと思込み、操舵室の床に座り、本件記録簿の準備に意識を集中し、見張りを行っていなかったため、B 船と C 船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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>・ 避航動作をとる場合には、できる限り、十分に余裕のある時期に適切な動作をとること。</li> <li>・ 船橋当直者は、当直業務に専念し、接近する他船を見落とすことのないよう、常時見張りを行うこと。</li> </ul>