

船舶事故調査報告書

平成24年1月12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
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年6月12日 13時30分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港北東方沖 八戸市所在の鮫角灯台から真方位035°16.1海里（M）付近 （概位 北緯40°45.7′ 東経141°46.6′）
事故調査の経過	平成22年6月13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	A 貨物船 ^ジ ^{ホン} ZI HONG（パナマ共和国籍）、1,407トン 9036404（IMO番号）、ZI HONG SHIPPING LTD（パナマ共和国） 58.70m×13.20m×6.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1992年（建造） B 油送船 ^{とうわ} 董和丸、499トン 133129、シュクユタンカー株式会社、泰京興産株式会社 65.50m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成3年12月
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 58歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2010年4月27日 （2010年7月26日まで有効） 航海士A（中華人民共和国籍） 男性 33歳 締約国資格受有者承認証 三等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2010年5月27日 （2010年8月26日まで有効） B 船長B 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和43年2月9日 免状交付年月日 平成21年2月3日 免状有効期間満了日 平成26年8月26日 甲板長B 男性 68歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年7月22日 免状交付年月日 平成17年7月22日 免状有効期間満了日 平成22年7月21日

死傷者等	なし	
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部圧壊、左舷船首部外板破口及び揚錨機破損	
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか7人が乗り組み、霧のために視界が制限される状況下、平成22年6月12日12時30分ごろ、航海士Aが、甲板手と共に船橋当直に就き、針路約352°（真方位、以下同じ。）対地速力約10.4ノット（kn）で手動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、レーダーで右舷船首方に他船の映像を認め、左転して北西進中、右舷前方約3.5MiにB船の映像を初めて認め、衝突の危険を感じ、左舵20°をとり、次いで左舵一杯、機関停止としたが、13時30分ごろ、八戸港北東方沖において、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板長Bほか3人が乗り組み、12時00分ごろ甲板長Bが単独で当直に就き、針路約166°約12knの対地速力で自動操舵により航行中、甲板長Bが、13時10分ごろ、6Mレンジにしたレーダーでほぼ正船首約6.8MiにA船の映像を初めて認め、右転して173°の針路にし、A船の映像を左舷船首方に見て航行した。</p> <p>甲板長Bは、A船の映像の方位が余り変わらずに接近するので、更に右転して188°の針路で航行中、左舷船首方近くに霧の中から現れたA船の船首部を認め、右舵一杯をとったものの、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 霧、無風、視程 約100～200m</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>本事故当時、三陸沖西部海域に海上濃霧警報、三八上北に濃霧注意報が発表されていた。</p>	
その他の事項	<p>船長Aは、12日08時30分から12時30分まで船橋当直に就いており、航海士Aに航海当直を引き継いだ。</p> <p>船長Aは、衝突後、浸水などの損傷状況を確認し、船名をB船に知らせ、海上保安庁に通報した。</p> <p>A船及びB船は、航行中、いずれも航海灯を点灯していたが、視界制限状態における汽笛による霧中信号を吹鳴していなかった。</p> <p>A船及びB船は、航行中、国際VHF無線電話の16チャンネルを聴取していたが、国際VHF無線電話による交信を行っていなかった。</p> <p>A船及びB船は、互いに接近中、いずれも減速を行わなかった。</p> <p>B船のレーダーは、ARPA（Automatic Radar Plotting Aid：自動衝突予防援助装置）機能を有していなかった。</p> <p>甲板長Bは、当直中、視界制限状態になったとき、船長Bにその旨を報告していなかった。</p> <p>船長Bは、08時00分から12時00分まで航海当直に就いており、甲板長Bに航海当直を引き継いだ。</p> <p>船長Bは、衝撃で衝突を知って昇橋した。</p>	
分析	乗組員等の関与	あり
	船体・機関等の関与	なし
	気象・海象の関与	あり
	判明した事項の解析	A船は北進中、B船は南進中、視程が約100

		<p>～200mの視界制限状態の八戸港北東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>両船は共に、霧中信号を行わず、かつ、安全な速さに減じないで航行していたものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダーにより接近するB船を右舷船首方に探知し、B船を避けようとして針路を左に変えたが、その後、B船の方位がほとんど変わらずに接近したので、更に左転したものと考えられる。</p> <p>甲板長Bは、レーダーにより接近するA船を船首方に探知し、A船を避けようとして針路を右に変えたが、A船の映像の方位がほとんど変わらずに接近したので更に約15°右転し、衝突直前に右舵一杯をとったものと考えられる。</p> <p>両船は、自船の正横より前方にある他船と著しく接近することが避けられない状況になった際、航海士Aが、B船を避けようとして左転し、また、甲板長Bが、A船を避けようとして右転したことから、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>両船は、互いにレーダーで探知し、方位が変わらずに接近するのを認めた際、針路を保つことができる最小限度の速さに減じ、必要に応じて停止していれば本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>両船は、国際VHF無線電話により、互いの避航動作について情報交換を行っていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、視界制限状態の八戸港北東方沖において、A船が北進中、B船が南進中、両船がレーダーで互いに船首方に探知して著しく接近することが避けられない状況になった際、航海士AがB船を避けようとして左転し、また、甲板長BがA船を避けようとして右転したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考		<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"> ・海上衝突予防法（国際海上衝突予防規則）の規定を遵守して運航する。 ・国際VHF無線電話を積極的に使用して避航動作について情報交換を行う。