

# 船舶事故調査報告書

平成25年1月31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18日（火） 07時11分ごろ
発生場所	秋田県能代市能代港 能代港外港南防波堤灯台から真方位034° 680m付近 （概位 北緯40° 12.4′ 東経139° 58.9′）
事故調査の経過	平成23年11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。
<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 旅客船 <sup>あすか</sup> 飛鳥Ⅱ、50,142トン 140287、郵船クルーズ株式会社 240.96m×29.60m×13.02m、鋼 電動推進機関2基、24,000kW（合計）、1989年9月 B 引船 よねしろ、196トン 120130、東北ポートサービス株式会社、酒田曳船株式会社 （船舶借入人） 33.30m×9.20m×4.18m、鋼 ディーゼル機関、2,646kW、平成12年4月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成4年8月3日 免状交付年月日 平成19年4月11日 免状有効期間満了日 平成24年8月2日 水先人A <sub>1</sub> 男性 67歳 秋田船川水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成9年12月18日 免状交付年月日 平成19年12月7日 有効期間満了日 平成24年12月17日 B 船長B 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年6月2日 免状交付年月日 平成20年1月16日 免状有効期間満了日 平成25年2月8日

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損及び擦過傷 B 操舵室囲壁曲損及び操舵室上部ハンドレール曲損等
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか475人が乗り組み、旅客562人を乗せ、船首約7.24m、船尾約7.93mの喫水で能代港の大森岸壁に着岸するため、約10.4ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)とし、平成23年10月18日07時06分能代港外港南防波堤灯台から南西方780m付近の防波堤内側において、水先人A<sub>1</sub>及び水先人A<sub>2</sub>を乗船させた。</p> <p>水先人A<sub>1</sub>は、甲板を歩きながら、A船の速力調整のために船尾配置のタグボートC船に船尾にタグラインを取るよう指示して操舵室に至り、水先人A<sub>2</sub>を水先の補助に就け、07時08分ごろ、船長Aに船首にタグラインを取ることを連絡してから、B船にもその旨を指示し、減速しながら着岸予定の大森岸壁に向けて北東進した。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、能代港外港北防波堤南東端付近でA船を待ち、船長Bが、A船のほぼ中央部付近から左舷側を約10m離してA船とほぼ同じ針路とし、同じ速力の約10.1knで手動操舵により平行に航走していたところ、水先人A<sub>1</sub>から「タグラインを取れ」との指示を受け、A船からの先取りローブを取ろうとして増速し、左舷船首部に接近した。</p> <p>船長Bは、A船が減速して約8.6knになったので、A船に合わせてほぼ同じ速力でA船左舷船首部まで約3mに接近したところ、A船の左舷船体側に引き込まれるようにB船の右舷船首部フェンダーがA船に当たり、B船が右に傾斜し、平成23年10月18日07時11分ごろB船の右舷操舵室上部がA船の左舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Bは、速力を減じてA船から離れ、水先人A<sub>1</sub>に衝突を報告した。</p> <p>水先人A<sub>1</sub>は、A船の操舵室からB船が見えておらず、船長Bからの報告で衝突を知り、着岸支援作業を続けるよう指示した。</p> <p>A船の船首配置に就いていた一等航海士Aは、B船がA船側に傾斜したのを目撃していたものの衝撃を感じず、船長Aからの連絡でB船との衝突を知った。</p> <p>船長Bは、再びA船に接近して船首をA船の船体に着け、A船船首部のムアリングホールからタグラインを取って支援作業を行い、A船は07時40分入船右舷着けで大森岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 西～西南西、風力 6、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期</p> <p>能代市には、10月15日21時32分強風注意報が、16日04時23分波浪注意報がそれぞれ発表されて継続中であつた。</p>
その他の事項	船長Bは、A船と平行に航走している時間が少し長いと感じてお

	<p>り、また、衝突前に右に舵を取ってはいなかった。</p> <p>船長Bは、A船への支援作業を行うのは2回目であり、1回目では、本事故当時より風力が弱く、A船の速力が小さかった。</p> <p>小型船が大型船にほぼ同じ速力で平行に接近すると船側では、2船間の水流が速くなるために吸引作用が働き、大型船側に小型船が吸い寄せられるが、この作用は浅水域で速力が速いときに増大する。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、能代港内を着岸予定岸壁に向けて北東進中、B船は、A船の船首部からタグラインを取ろうとしてA船の中央部付近からA船と平行に航走し、A船の左舷船首部に接近中、B船が、吸引作用の影響を受けたことから、B船の右舷船首部フェンダーがA船に当たり、A船側に右傾斜し、B船の右舷操舵室上部が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、能代港において、A船が着岸予定岸壁に向けて北東進中、B船がA船の船首部からタグラインを取ろうとしてA船の左舷船首部に接近中、B船が吸引作用の影響を受けたため、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>
<p><b>参考</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>・ 小型船は、港内などの浅水域で大型船に接近して同じ速力で平行に航走すると吸引作用の影響を受けることに配慮すること。</li> </ul>