

船舶事故調査報告書

平成25年7月11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24年7月24日 07時05分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港第3区 八戸港 ^{しろがね} 白銀西防波堤東灯台から真方位003° 1,070m付近 (概位 北緯40° 32.9′ 東経141° 32.8′)
事故調査の経過	平成24年7月24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 漁船 第三十七 ^{おおはま} 大濱丸、305トン 128903、個人所有 50.00m (Lr) × 8.90m × 4.30m、鋼 ディーゼル機関、860kW、昭和63年9月 B 漁船 第七十八 ^{ちようせい} 長生丸、19トン TT2-1770（漁船登録番号）、長生漁業株式会社 19.74m (Lr) × 4.48m × 1.87m、FRP ディーゼル機関、740kW（動力漁船登録票による）、平成6年11月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和40年4月16日 免状交付年月日 平成22年8月17日 免状有効期間満了日 平成28年6月22日 B 船長B 男性 36歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成8年5月8日 免許証交付日 平成23年4月26日 (平成28年4月25日まで有効)
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（甲板長B）
損傷	A 左舷船首部外板、球状船首擦過傷 B 左舷船首部外板圧壊、船底部破口（全損処理）
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aほか9人が乗り組み、青森県六ヶ所村

むつ小川原港の東方沖で巻き網漁の操業を終え、船長A及び甲板員Aが船橋当直に就き、法定灯火を表示し、3海里(M)及び6Mレンジとしたレーダー2台を作動させ、約14ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)として自動操舵で南進した。

甲板員Aは、八戸港への入港が間近になったので、水揚げの準備を行うために降橋した。

A船は、八戸港の約1.5M沖を航行していたとき、霧のために視界制限状態となり、八戸港の港界を通過後、船長Aは、自動操舵から手動操舵に切り替えるとともに、3M及び6Mレンジとしていたレーダーをそれぞれ0.25M及び0.75Mレンジに切り替え、速力を約7.5knに減速して南進を続けた。

船長Aは、0.75Mレンジとしていたレーダーを0.5Mレンジに再度切り替え、平成24年7月24日07時04分ごろ、八戸港第3区の中央防波堤と第2中央防波堤間の水路(以下「本件水路」という。)を航行していたとき、レーダー画面で船首方にB船の映像を認め、船首甲板で作業していた乗組員に船首方の見張りをを行うように指示した。

船長Aは、目視による見張りを続けていたが、衝突の直前、船首楼で見張りを行っていた乗組員から「危ない、危ない、取り舵」と言われ、とっさに左舵一杯としてA船が左回頭を始めたとき、07時05分ごろA船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。

船長Aは、衝突後、機関を後進にかけ、A船は、B船を押しながらB船との角度が約90°になった状態で停止した。

B船は、船長B及び甲板長Bほか2人が乗り組み、法定灯火を表示し、いか一本釣り漁のため、八戸市八戸漁港(館鼻地区)を離岸した。

船長Bは、0.25M及び0.75Mレンジとしたレーダー2台を作動させ、約9knの速力として手動操舵で東航路を北西進していた。

船長Bは、07時03~04分ごろ、周囲の船舶を確認しようとし、0.75Mレンジとしたレーダーを1.5Mレンジに切り替え、レーダー画面で船首方にA船の映像を認めたが、サイドローブによる偽像だと思い、0.75Mレンジに戻したのち、針路を約005°(真方位)として本件水路へ向けて航行した。

船長Bは、目視による見張りを続け、衝突直前、霧の中から現れたA船の船首部を認め、右舵約5~10°を取ったが、B船とA船とが衝突した。

B船は、船底部に破口を生じ、浸水して横倒しとなったが、乗組員は、A船からの救助要請を受けて来援した漁船に全員が救助された。

甲板長Bは、衝突の衝撃で転倒したため、病院へ搬送され、頭部打撲と診断された。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北、風力 1、視程 約200m 海象：海上 平穏 八戸市には、7月24日02時19分に濃霧注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、本事故当時、共に操舵室両舷の窓を開けていた。 船長Aは、衝突の約1～2分前にエアホーンによる約2秒間の音響信号を2回吹鳴したが、船長Bは聞こえなかった。 B船は、霧中信号を行っていなかった。 B船の乗組員は、本事故当時、全員が救命胴衣を着用していなかったが、衝突後、2人が救命胴衣を着用した。</p>
<p>分析</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 あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、霧で視界制限状態となった八戸港第3区において、本件水路を南進中、船長Aが、レーダー画面で船首方にB船の映像を認め、船首甲板にいた乗組員に船首方の見張りを行うように指示し、目視による見張りを続け、レーダーによる見張りを行っていないことから、船首方から接近するB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、約2秒間の音響信号を2回吹鳴したが、視界制限状態における音響信号を行っていないものと考えられる。</p> <p>船長Aは、視界制限状態下、約7.5knの速力で航行していたものと考えられる。</p> <p>B船は、霧で視界制限状態となった八戸港第3区において、本件水路に向けて北進中、船長Bが、レーダー画面で船首方にA船の映像を認めたが、サイドローブによる偽像だと思い、目視による見張りを続け、レーダーによる見張りを行っていないことから、衝突直前、船首方から接近するA船に気付き、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダーのレンジを調整するなどして映像を確認していれば、A船の存在に気付いた可能性があると考えられる。</p> <p>船長Bは、視界制限状態における音響信号を行っていないものと考えられる。</p> <p>船長Bは、視界制限状態下、約9knの速力で航行していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、霧で視界制限状態となった八戸港第3区において、A船が本件水路を南進中、B船が本件水路に向けて北進中、船長Aが、レーダー画面で船首方にB船の映像を認めたものの、目視による見張りを続け、レーダーによる見張りを行っておらず、また、船長Bが、レ</p>

	<p>ーダーで船首方にA船の映像を認めたものの、サイドローブによる偽像だと思い、レーダーによる見張りを行っていなかったため、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">・ 視界制限状態となったときは、霧中信号を吹鳴し、また、安全な速力で航行すること。・ 視界制限状態下、他の船舶の存在をレーダーのみで探知した場合、目視では他の船舶と衝突する虞があるかどうかを判断できないので、レーダーで他の船舶の動静を継続的に監視すること。