

船舶事故等調査報告書

平成24年12月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011仙第77号
事故等種類	衝突
発生日時	平成23年12月7日 15時25分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港北北東方沖 八戸市所在の鯨角灯台から真方位020° 18.7海里付近 (概位 北緯40° 50′ 東経141° 43′)
事故等調査の経過	平成23年12月12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。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 啓洋丸、498トン 140806、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 及び啓洋海運株式会社 B 漁船 第三十五興富丸、143トン 129695、有限会社興富丸漁業
乗組員等に関する情報	A 航海士A（二等航海士）、三級海技士（航海） B 船長B、五級海技士（航海） 漁ろう長B、海技免許なし（甲板部航海当直部員の認証受有）
死傷者等	なし
損傷	A 上甲板右舷側ハンドレールに曲損、ハッチカバー右舷側に凹損 B 左舷船首部外板に凹損
事故等の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、青森県東通村尻屋岬港に向けて約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進中、航海士Aが、単独で船橋当直に就き、右舷前方にB船を認めたものの、針路及び速力を保持して航行を続け、B船が接近したので、汽笛を鳴らして機関を停止し、左舵を取ったが、平成23年12月7日15時25分ごろ、八戸港北北東方沖において、A船の右舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長B及び漁ろう長Bほか11人が乗り組み、引き綱の先端に付けた浮標を船尾から投入し、引き綱を伸ばしながら約11knの速力で八戸港北北東方沖を自動操舵により西進した。 船長Bは、第二甲板でB船乗組員と共に漁獲物の仕分け作業を行っていた。 漁ろう長Bは、単独で船橋当直に就き、レーダー及び目視による見張りを行い、左舷船首方にA船を初認し、B船がA船に接近するのを認めたが、船長Bに報告しなかった。 漁ろう長Bは、針路及び速力を保持して航行していたが、A船がB

	<p>船を避けようと思っていたものの、A船との距離が約300mになってもA船がB船を避けようとしないので、機関を停止し、次いで後進としたが、衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏</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 なし、B なし</p> <p>A船は、八戸港北北東方沖を北北西進中、航海士Aが、右舷前方から接近するB船を認めたものの、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、八戸港北北東方沖を西進中、漁ろう長Bが、左舷前方から接近するA船を認めたものの、船長Bに報告せず、A船がB船を避けるものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、八戸港北北東方沖において、A船が北北西進中、B船が西進中、航海士Aが、右舷前方から接近するB船を認めたものの、針路及び速力を保持して航行し、また、漁ろう長Bが、左舷前方から接近するA船を認めたものの、針路及び速力を保持して航行したため、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>
<p>参考</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"> ・衝突する虞がある態勢で両船が接近するときには、避航船はできる限り早期に、かつ、大幅に避航動作をとること、また、保持船は避航船の動作のみでは衝突を避けることができないと認める場合は、衝突を避けるための最善の協力動作をとること。