

# 船舶事故調査報告書

船種 船名 漁船 第五十一源榮丸  
漁船登録番号 AM1-677  
総トン数 138トン

船種 船名 漁船 第五十五御嶽丸  
漁船登録番号 CB2-60175  
総トン数 88トン

事故種類 衝突

発生日時 平成25年9月3日 17時05分ごろ

発生場所 青森県八戸市八戸港第3区

八戸港白銀西防波堤東灯台から真方位006° 1,640m  
付近

(概位 北緯40° 33.2′ 東経141° 32.9′)

平成26年4月17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

## 要 旨

### <概要>

漁船第五十一源榮丸<sup>げんえい</sup>は、船長及び漁ろう長ほか10人が乗り組み、青森県八戸市八戸漁港（小中野地区）に向けて西進中、また、漁船第五十五御嶽丸<sup>おんたけ</sup>は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、八戸市八戸港北東方沖の漁場に向けて北進中、平成25年9月3日17時05分ごろ、八戸港第3区において、両船が衝突した。

第五十一源榮丸には、左舷船首部から左舷中央部にかけてのブルワーク及び外板に凹損、操舵室の左舷側外壁に圧壊等が生じ、第五十五御嶽丸には、左舷船首部のブル

ワーク及び外板に破口、凹損等が生じたが、両船共に負傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、八戸港第3区において、第五十一源榮丸が西進中、第五十五御嶽丸が北進中、第五十一源榮丸船長及び第五十五御嶽丸船長が針路及び速力を保持して航行を続けたため、互いに接近して衝突の危険を感じ、衝突回避の動作をとったものの、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

第五十一源榮丸船長が、針路及び速力を保持して航行を続けたのは、左舷船首方に八戸港第3区の中央防波堤と第2中央防波堤の間の水路を北進する第五十五御嶽丸を視認したものの、第五十五御嶽丸の前方を航行する旋網漁船群が、同水路を北進して通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、第五十五御嶽丸も同水路を北進して通過後、右転して針路を東方に向けて航行するものと思ひ込み、第五十五御嶽丸と左舷対左舷で通過した後、同水路を南進することとしたことによるものと考えられる。

第五十五御嶽丸船長が、針路及び速力を保持して航行を続けたのは、右舷船首方に接近した第五十一源榮丸を視認したものの、第五十一源榮丸は第五十五御嶽丸の船尾方を通過するものと思ひ込んでいたことによるものと考えられる。

# 1 船舶事故調査の経過

## 1.1 船舶事故の概要

漁船第五十一源榮丸<sup>げんえい</sup>は、船長及び漁ろう長ほか10人が乗り組み、青森県八戸市八戸漁港（小中野地区）に向けて西進中、また、漁船第五十五御嶽丸<sup>おんたけ</sup>は、船長及び一等航海士ほか2人が乗り組み、八戸市八戸港北東方沖の漁場に向けて北進中、平成25年9月3日17時05分ごろ、八戸港第3区において、両船が衝突した。

第五十一源榮丸には、左舷船首部から左舷中央部にかけてのブルワーク及び外板に凹損、操舵室の左舷側外壁に圧壊等が生じ、第五十五御嶽丸には、左舷船首部のブルワーク及び外板に破口、凹損等が生じたが、両船共に負傷者はいなかった。

## 1.2 船舶事故調査の概要

### 1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成25年9月4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。

### 1.2.2 調査の実施時期

平成25年9月18日、21日 現場調査及び口述聴取

平成26年1月21日 口述聴取

### 1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

# 2 事実情報

## 2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第五十一源榮丸（以下「A船」という。）の船長（以下「船長A」という。）及び第五十五御嶽丸（以下「B船」という。）の船長（以下「船長B」という。）の口述によれば、次のとおりであった。

### (1) A船

A船は、船長A及び漁ろう長Aほか10人が乗り組み、いか底びき網漁のため、平成25年9月3日02時05分ごろ、八戸港を出港し、同港東方20海里（M）沖の漁場で操業を行い、15時00分ごろ操業を終えて八戸港に向けて帰り始めた。

船長Aは、漁ろう長Aと共に船橋当直に就き、針路を約270°（真方位、以下同じ。）に定め、約12～13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により、航行していたが、八戸港東方4M付近で針路を約260°に変針し、同港の東方1M付近において、作動中の2台のレーダーレンジをそれぞれ0.5M及び2Mに切り替え、自動操舵から手動操舵にし、約8～9knの速力で航行を続けた。

船長Aは、操舵室の左舷側に立って操舵用リモコンを左手に持ち、可変ピッチプロペラ\*1（以下「C P P」という。）のダイヤルに右手を掛け、操舵を行いながら、目視による見張りをを行い、漁ろう長Aは、操舵室のやや右舷側に立ち、目視による見張りを行っていた。

船長Aは、ふだん、八戸港に入港する際、八戸港第3区の中央防波堤と第2中央防波堤の間の水路（以下「防波堤水路」という。）付近では八戸港を出港した旋網漁船が多く航行し、レーダー映像で確認すれば、いつも、船舶同士がくっついた状態となるので、八戸港の1M沖付近から目視による見張りを行っていた。

船長Aは、左舷船首方0.5M付近に防波堤水路を北進するB船を視認し、B船の前方を航行する旋網漁船群が、防波堤水路を通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、B船も同じ針路で航行すると思い、漁ろう長Aと相談し、防波堤水路北東方沖でB船と左舷対左舷で通過した後、防波堤水路を南進することに決めた。

船長Aは、B船が防波堤水路を通過して次第にA船に接近することを視認したが、まさか衝突することはないと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。

船長A及び漁ろう長Aは、B船が針路を変えずに左舷船首方至近に接近してきたので、衝突の危険を感じ、船長Aは、操舵用リモコンを右舵一杯（約35°）としてC P Pのダイヤルを全速力前進へ操作を行い、漁ろう長Aは、汽笛を鳴らそうとしたが、動揺して汽笛スイッチの場所を探すのに手間取り、長音1回を吹鳴したものの、17時05分ごろ、八戸港白銀西防波堤東灯台から006°1,640m付近において、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。

船長A及び漁ろう長Aは、双眼鏡でB船の船名を確認し、船長Aが、VHF無線電話でB船を呼び出したものの、B船からの応答がなく、漁ろう長Aが、携帯電話でA船の船舶所有会社の株式会社ヤマツ谷地商店（以下「A社」と

---

\*1 「可変ピッチプロペラ（C P P : Controllable Pitch Propeller）」とは、プロペラ翼の角度を自由に変えられるプロペラのことであり、プロペラ翼の回転方向及び回転速度を変えず、プロペラ翼の角度を制御することによって速力調整や前後進が可能となるプロペラをいう。

いう。)に本事故の発生を報告した後、A船は、自力航行により、17時25分ごろ八戸漁港(小中野地区)の岸壁に着岸した。

A社の社員は、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

(2) B船

B船は、船長B及び一等航海士Bほか2人が乗り組み、いか及びさばの旋網漁の探索船として17時00分ごろ、八戸漁港(館鼻地区)を出港し、同港北東方沖の漁場に向かった。

船長Bは、出港時から、操舵室中央に設置された背もたれと肘掛けの付いた椅子に座って手動操舵で操船を行い、750m及び2,000mレンジとしたレーダー2台を作動させ、約10knの速力で八戸港第1区の東航路を通過した後、750mレンジとしていたレーダーを1,000mレンジに切り替え、前方を旋網漁船が航行していたので、約6~8knの速力で防波堤水路を北進した。

B船は、網船と同時刻に出港する予定であったが、網船から、錨が絡んでおり、出港が遅れる旨の連絡を受けたので、網船よりも先に出港し、一等航海士Bは、操舵室後部に設置されたベッドで船尾方に見える網船の様子を見たり、横になったりするなどしていた。

船長Bは、前方を航行する旋網漁船が、防波堤水路を出て針路を東方に向けたことを視認したが、網船の漁ろう長から、八戸港の北東方沖で操業する旨の指示を事前に受けていたので、防波堤水路を通過後も北進するつもりでいた。

船長Bは、右舷船首方1,000m付近に西進するA船のレーダー映像を認め、A船が右舷船首方500m付近に接近した際、A船を視認したが、A船は船尾方を通過するものと思い、その後、A船を気にすることなく、同じ速力で北進を続けた。

船長Bは、防波堤水路を通過後、ふと右舷方に目を向けたところ、A船の紅色の灯火を認め、A船が右舷船首方50m付近に接近していることを知り、衝突の危険を感じ、A船を避けようとして右舵一杯(約34°)とし、一等航海士Bが、汽笛が聞こえたので、ベッドから起き上がり、機関を後進にしようとしてクラッチレバーを前進から中立に切り替えたとき、B船の左舷船首部とA船の左舷中央部とが衝突した。

船長Bは、本事故発生場所付近でB船を漂泊させ、A船が自力で八戸漁港(小中野地区)に向けて航行することを確認し、遅れて出港してきた網船と合流後、B船は漁場へ向けて航行した。

船長Bは、船舶電話で船舶所有会社の株式会社治郎吉漁業(以下「B社」と

いう。)の担当者から早急に帰港せよとの指示を受け、18時40分ごろ八戸漁港(小中野地区)に着岸した。

本事故の発生日時は、平成25年9月3日17時05分ごろで、発生場所は、八戸港白銀西防波堤東灯台から006°1,640m付近であった。

(付図1 推定航行経路図 参照)

## 2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報

船長A及び船長Bの口述によれば、両船共に死傷者はいなかった。

## 2.3 船舶の損傷に関する情報

A船及びB船の現場調査並びに船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

### (1) A船

A船には、左舷船首部から左舷中央部にかけてのブルワーク及び外板に凹損、操舵室の左舷側外壁に圧壊等、左舷船尾部のハンドレールに曲損等及び操舵室に設置された配電盤に破損が生じ、レーダー及びGPSプロッターが使用不能となった。

(写真1 A船の損傷状況(左舷船首部)、写真2 A船の損傷状況(左舷船尾部) 参照)



ブルワーク及び外板に凹損並びに操舵室左舷側外壁に圧壊(修繕中)

写真1 A船の損傷状況(左舷船首部)



ハンドレールに曲損等  
(修繕中)

写真2 A船の損傷状況 (左舷船尾部)

(2) B船

B船には、左舷船首部のブルワーク及び外板に直径約10cmの破口、凹損等が生じた。

(写真3 B船の損傷状況 (左舷船首部)、写真4 B船の損傷状況 (左舷船首部) ブルワーク 参照)



左舷船首部ブルワーク  
に凹損等

写真3 B船の損傷状況 (左舷船首部)



左舷船首部ブルワーク  
に破口 (応急修理済)

写真4 B船の損傷状況 (左舷船首部) ブルワーク

## 2.4 乗組員に関する情報

### (1) 性別、年齢、海技免状

船長A 男性 43歳

四級海技士（航海）

免許年月日 平成18年7月18日

免状交付年月日 平成23年6月14日

免状有効期間満了日 平成28年7月17日

漁ろう長A 男性 65歳

海技免状等 なし

船長B 男性 65歳

四級海技士（航海）

免許年月日 昭和51年4月9日

免状交付年月日 平成21年6月2日

免状有効期間満了日 平成26年6月19日

### (2) 主な乗船履歴等

船長A

船長Aの口述及び船員手帳によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船履歴

平成8年ごろから甲板員として中型底びき網漁船に乗り組み、平成19年7月から北海道の中型底びき網船の船長となり、その後、他の底びき網漁船に船長又は一等航海士として乗り組み、平成24年6月からA船の船長として乗り組んでいた。

#### ② 健康状態

健康状態は良好、視力（矯正）は、左右共に1.2であり、聴力に異常はなかった。

船長B

船長Bの口述及び船員手帳によれば、次のとおりであった。

#### ① 主な乗船履歴

昭和38年4月ごろから甲板員となり、20～30トンの小型旋網漁船、北洋のさけ、ます漁船及び近海のまぐろ漁船に通算約7～8年乗り組み、昭和50年4月ごろから旋網漁船の甲板員や船長として乗り組んだ後、平成24年1月ごろからB船の船長として乗り組んでいた。

#### ② 健康状態

健康状態は良好、視力（裸眼）は、右0.6、左0.9であり、聴力に異常はなかった。

## 2.5 船舶等に関する情報

### 2.5.1 船舶の主要目

#### (1) A船

漁船登録番号	AM1-677
船籍港	青森県八戸市
船舶所有者	A社
総トン数	138トン
Lr×B×D	30.89m×7.20m×4.62m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	691kW
推進器	可変ピッチプロペラ1個
進水年月日	平成6年12月1日

#### (2) B船

漁船登録番号	CB2-60175
船籍港	千葉県銚子市
船舶所有者	B社
総トン数	88トン
Lr×B×D	33.50m×6.10m×2.89m
船質	鋼
機関	ディーゼル機関1基
出力	368kW
推進器	固定ピッチプロペラ1個
進水年月日	昭和62年8月1日

### 2.5.2 積載状態

船長A及び船長Bの口述によれば、次のとおりであった。

#### (1) A船

A船は、漁獲物のいかを入れた木箱約1,000箱を積んでいた。

#### (2) B船

B船は、漁獲物がなかった。

### 2.5.3 船舶の設備等に関する情報

#### (1) A船

A船の現場調査及び船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

① 船体、機関及び航海計器

A船は、操舵室に左舷側から右舷側へ順にC P Pの操作ダイヤル、レーダー、操舵スタンド、主機遠隔操縦装置、レーダー及びG P Sプロッターが設置されており、昼夜を問わず、マスト灯、げん灯1対及び船尾灯（以下「法定灯火」という。）を表示し、また、V H F無線電話を使用できる状態としており、本事故当時、船体、航海計器類及び機関に不具合又は故障はなかった。

② 操舵室から船首方への見通し状況

A船は、底びき網漁船特有の船首船橋型であり、前方に死角（視界が制限される状態）を生じるような構造物はなかった。

操舵室の前面は、円形のガラス窓が7枚設置され、うち3枚が旋回窓であり、操舵室から前方への見通しに一部死角があるものの、操船者が、左右に移動しながら、前方を見るようにすれば、死角は解消され、左右両舷側は、四角形のガラス窓が各2枚設置されており、見通しは良好であった。

(2) B船

B船の現場調査及び船長Bの口述聴取によれば、次のとおりであった。

① 船体、機関及び航海計器

B船は、操舵室に左舷側から右舷側へ順にレーダー、ソナー、操舵スタンド、主機遠隔操縦装置及びレーダーが設置されており、昼夜を問わず、法定灯火を表示し、本事故当時、船体、航海計器類及び機関に不具合又は故障はなかった。

トランシーバー型のV H F無線電話機が装備されていたものの、本事故当時、電源を入れていなかった。

② 操舵室から船首方への見通し状況

B船は、船橋中央型であり、前方に死角を生じるような構造物はなかった。

操舵室の前面は、四角形のガラス窓が5枚設置され、うち3枚に旋回窓が、2枚にはワイパーが設備されており、操舵室中央に設置された椅子に座った状態でも操舵室から前方への見通しは良好であり、左右両舷及び後面は、四角形のガラス窓に囲まれているので、周囲の見通しは良好であった。

2.6 A船のG P Sプロッターに記録された情報

A船のG P Sプロッターに記録された情報及び船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

A船は、本事故時、GPSプロッターが使用不能となり、航跡が消えたので、航跡が消えた場所にカーソルをセットし、緯度及び経度を計測したところ、日本測地系\*2で北緯40°33.060′ 東経141°33.158′であり、この位置を世界測地系\*3に変換すれば、北緯40°33.2′ 東経141°32.9′であった。

(写真5 A船のGPSプロッター画面(衝突場所) 参照)

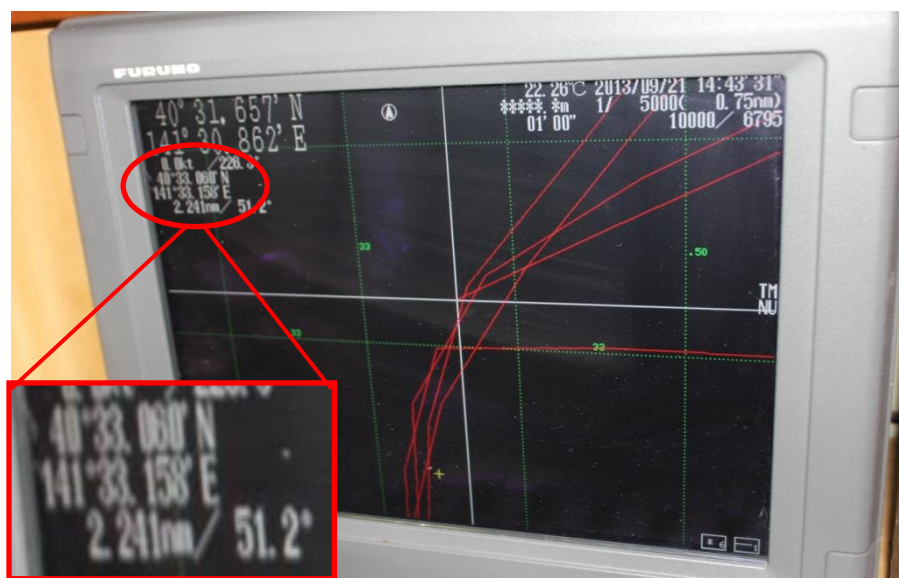


写真5 A船のGPSプロッター画面(衝突場所)

## 2.7 気象及び海象に関する情報

### 2.7.1 気象観測値及び潮汐

#### (1) 気象観測値

本事故発生場所の南西方約2.5kmに位置する八戸特別地域気象観測所における観測値は、次のとおりであった。

15時00分 天気 雨、風向 北北東、風速 1.4m/s、  
気温 21.1℃、視程 11.8km

16時00分 天気 雨、風向 西北西、風速 2.5m/s、  
気温 21.2℃、視程 3.65km

17時00分 天気 雨、風向 北、風速 4.4m/s、  
気温 21.0℃、視程 8.18km

#### (2) 警報及び注意報の発表状況

一般財団法人日本気象協会のホームページによれば、八戸市には、9月1

\*2 「日本測地系」とは、明治時代に港区麻布台の旧国立天文台跡地を経緯度原点として定め、そこを基に構築された日本における緯度及び経度の測定の基準をいう。

\*3 「世界測地系」とは、人工衛星から高度に計測された地球全体の正確な大きさや形状を基にし、世界的な整合性を持たせて構築された緯度及び経度の測定の基準をいう。

日 18時26分に濃霧注意報が、9月2日19時49分に雷注意報がそれぞれ発表され、本事故発生時、継続中であつた。

(3) 潮汐

海上保安庁刊行の潮汐表によれば、八戸港における本事故発生時の潮汐は、下げ潮の中央期であつた。

2.7.2 乗組員の観測

船長A及び船長Bの口述並びに船長A作成の海難報告書によれば、本事故発生時の気象及び海象は、次のとおりであつた。

(1) 船長A

天気は曇り、風速は約2～3m/s、波高は約0.5mであり、視界は、八戸港の約4～5M沖を航行していた時、若干、霧がかかっているような状況であつたが、同港から約2～3M沖まで接近した時は、港内の防波堤が目視で確認できた。

(2) 船長B

天気は小雨、八戸港内の波は平穏であり、視程は2km以上であつた。

2.8 事故水域等に関する情報

海上保安庁刊行の本州南・東岸水路誌（八戸港）によれば、次のとおりである。

(1) 概要

この港は、第1区～第3区に分かれ、東航路、西航路の2航路が定められている。

(2) 針路法

南方から入る船舶は、鮫角灯台正横3Mで270°に変針し、中央防波堤と第2中央防波堤間から港内に入る。

(3) 入港上の注意

八戸港付近は、漁船の海難が多い所である。特に夏季の濃霧期はイカの盛漁期にあたり、沖合で夜間操業して、早朝に帰港する漁船が多い。この時期に入港する大型の船舶は、漁船の出入りの多い朝夕を避け、また、夜間この付近を航行する船舶は、漁船の操業水域を避けて、その外側を航行するのがよい。

## 3 分析

### 3.1 事故発生の状況

#### 3.1.1 事故発生に至る経過

2.1から、次のとおりであったものと考えられる。

##### (1) A船

- ① A船は、船長A及び漁ろう長Aが船橋当直に就き、平成25年9月3日、八戸港東方1M付近において、約260°の針路、約8～9knの速力で航行した。
- ② 船長Aは、左舷船首方0.5M付近に防波堤水路を北進するB船を視認し、B船の前方を航行する旋網漁船群が、防波堤水路を通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、B船も同じ針路で航行すると思い込んだ。
- ③ 船長Aは、防波堤水路を通過してA船に接近するB船を視認したが、針路及び速力を保持して航行を続けた。
- ④ 船長Aは、B船が左舷船首方至近に接近してきたので、操舵用リモコンを右舵一杯としてC P Pのダイヤルを全速力前進へ操作を行い、漁ろう長Aが長音1回を吹鳴したものの、17時05分ごろA船とB船とが衝突した。

##### (2) B船

- ① B船は、防波堤水路を約6～8knの速力で北進中、船長Bが、右舷船首方1,000m付近に西進するA船のレーダー映像を認めた。
- ② 船長Bは、A船が右舷船首方500m付近に接近した際、A船は船尾方を通過するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行を続けた。
- ③ 船長Bは、防波堤水路を通過後、A船の左舷灯を認め、右舷船首方50m付近に接近したA船に気付き、右舵一杯とし、一等航海士Bが機関を後進にしようとしてクラッチレバーを前進から中立に切り替えたとき、B船とA船とが衝突した。

#### 3.1.2 衝突の状況

2.1及び2.3から、A船及びB船は、針路及び速力を保持して航行していたところ、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突したものと考えられる。

#### 3.1.3 事故発生日時及び場所

2.1及び2.6から、本事故の発生日時は、平成25年9月3日17時05分ごろで、発生場所は、八戸港白銀西防波堤東灯台から006°1,640m付近で

あったものと考えられる。

### 3.1.4 損傷の状況

2.3から、A船には、左舷船首部から左舷中央部にかけてのブルワーク及び外板に凹損、操舵室の左舷側外壁に圧壊等、左舷船尾部のハンドレールに曲損等及び操舵室に設置された配電盤に破損が生じ、B船には、左舷船首部のブルワーク及び外板に直径約10cmの破口、凹損等が生じたものと考えられる。

## 3.2 事故要因の解析

### 3.2.1 乗組員の状況

2.4から、船長A及び船長Bは、共に適法で有効な海技免状を有していた。また、船長A及び船長Bは、共に健康状態は良好であったものと考えられる。

### 3.2.2 船舶の状況

2.5.3から、A船及びB船は、船体、機関及び機器類に不具合又は故障はなかったものと考えられる。

### 3.2.3 気象及び海象の状況

2.7から、本事故発生場所付近における本事故発生時の気象及び海象は、天気は小雨、風向は北、風力は2、視程は約2km以上、海面は平穏であり、潮汐は下げ潮の中央期であったものと考えられる。

### 3.2.4 見張り及び操船の状況

2.1、2.5.3及び3.1.1から、次のとおりであったものと考えられる。

#### (1) A船

- ① 船長Aは、八戸港東方1M付近で自動操舵から手動操舵に切り替え、約260°の針路、約8～9knの速力で航行した。
- ② 船長Aは、操舵室の左舷側に立って操舵用リモコンを左手に持ち、CPPのダイヤルに右手を掛けて操舵を行いながら、目視による見張りを行っており、漁ろう長Aは、操舵室の右舷側に立って目視による見張りを行っていた。
- ③ 船長Aは、左舷船首方0.5M付近に防波堤水路を北進するB船を視認し、B船の前方を航行する旋網漁船群が、防波堤水路を通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、B船も防波堤水路を北進して通過後、同様に右転を行い、針路を東方に向けて航行するものと思込み、B船と左舷

対左舷で通過した後、防波堤水路を南進することとし、針路及び速力を保持して航行を続けた。

- ④ 船長Aは、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船が左舷船首方至近に接近し、衝突の危険を感じ、操舵用リモコンを右舵一杯（約 $35^{\circ}$ ）としてCPPのダイヤルを全速力前進へ操作を行い、漁ろう長Aは、汽笛を鳴らそうとしたが、動揺して汽笛スイッチの場所を探すのに手間取り、長音1回を吹鳴した。

## (2) B船

- ① 船長Bは、約10knの速力で八戸港第1区の東航路を通過後、750mレンジとしていたレーダーを1,000mレンジに切り替え、前方を旋網漁船が航行していたので、約6～8knの速力で航行した。
- ② 船長Bは、右舷船首方1,000m付近に西進するA船のレーダー映像を認めた。
- ③ 船長Bは、A船が右舷船首方500m付近に接近した際、A船を視認したものの、A船は船尾方を通過するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行を続けた。
- ④ 船長Bは、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、防波堤水路を通過後、右舷方に目を向けたところ、A船の紅色の灯火を認め、右舷船首方50m付近に接近したA船に気づき、衝突の危険を感じ、A船を避けようとして右舵一杯（約 $34^{\circ}$ ）とし、一等航海士Bが、汽笛が聞こえたので、ベッドから起き上がり、機関を後進にしようとしてクラッチレバーを前進から中立に切り替えた。

## 3.2.5 事故発生に関する解析

2.1、3.1.1及び3.2.4から、次のとおりであったものと考えられる。

### (1) A船

- ① A船は、八戸港第3区を約8～9knの速力で西進中、船長Aが、左舷船首方0.5M付近に防波堤水路を北進するB船を視認した。
- ② 船長Aは、B船の前方を航行する旋網漁船群が、防波堤水路を北進して通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、B船も防波堤水路を北進して通過後、右転して針路を東方に向けて航行するものと思い込み、B船と左舷対左舷で通過した後、防波堤水路を南進することとし、針路及び速力を保持して航行を続けた。
- ③ 船長Aは、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船が左舷船首方至近に接近し、衝突の危険を感じ、操舵リモコンを右舵一杯として

C P Pのダイヤルを全速力前進へ操作を行い、漁ろう長Aは、汽笛の長音1回を吹鳴したものの、A船とB船とが衝突した。

(2) B船

- ① B船は、八戸港第3区の防波堤水路を約6～8knの速力で北進中、船長Bが右舷船首方1,000m付近に西進するA船のレーダー映像を認めた。
- ② 船長Bは、A船が右舷船首方500m付近に接近した際、A船を視認したものの、A船は船尾方を通過するものと思い込み、針路及び速力を保持して航行した。
- ③ 船長Bは、針路及び速力を保持して航行したことから、防波堤水路を通過後、右舷方に目を向けたところ、A船の左舷灯を認め、右舷船首方50m付近に接近したA船に気付き、衝突の危険を感じ、右舵一杯とし、一等航海士Bが、機関を後進にしようとしてクラッチレバーを前進から中立に切り替えたとき、B船とA船とが衝突した。

## 4 原因

### 4.1 原因

本事故は、八戸港第3区において、A船が西進中、B船が北進中、船長A及び船長Bが針路及び速力を保持して航行を続けたため、互いに接近して衝突の危険を感じ、衝突回避の動作をとったものの、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長Aが、針路及び速力を保持して航行を続けたのは、左舷船首方に防波堤水路を北進するB船を視認したものの、B船の前方を航行する旋網漁船群が、防波堤水路を北進して通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、B船も防波堤水路を北進して通過後、右転して針路を東方に向けて航行するものと思い込み、B船と左舷対左舷で通過した後、防波堤水路を南進することとしたことによるものと考えられる。

船長Bが、針路及び速力を保持して航行を続けたのは、右舷船首方に接近したA船を視認したものの、A船はB船の船尾方を通過するものと思い込んでいたことによるものと考えられる。

### 4.2 その他判明した安全に関する事項

B船は、本事故当時、トランシーバー型のVHF無線電話機を装備していたものの、電源を入れていなかったが、A船及びB船が、防波堤水路の入口付近において、接近

する状況であったことから、両船がVHF無線電話により、操船意図について、積極的に意思疎通を行っていれば、衝突を回避することができた可能性があると考えられる。

## 5 再発防止策

本事故は、八戸港第3区において、A船が西進中、B船が北進中、船長A及び船長Bが針路及び速力を保持して航行を続けたため、互いに接近して衝突の危険を感じ、衝突回避の動作をとったものの、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

船長Aが、針路及び速力を保持して航行を続けたのは、左舷船首方に防波堤水路を北進するB船を視認したものの、B船の前方を航行する旋網漁船群が、防波堤水路を北進して通過後、全て右転して針路を東方に向けたので、B船も防波堤水路を北進して通過後、右転して針路を東方に向けて航行するものと思ひ込み、B船と左舷対左舷で通過した後、防波堤水路を南進することとしたことによるものと考えられる。

船長Bが、針路及び速力を保持して航行を続けたのは、右舷船首方に接近したA船を視認したものの、A船はB船の船尾方を通過するものと思ひ込んでいたことによるものと考えられる。

B船は、本事故当時、トランシーバー型のVHF無線電話機を装備していたものの、電源を入れていなかったが、A船及びB船が、防波堤水路の入口付近において、接近する状況であったことから、両船がVHF無線電話により、操船意図について、積極的に意思疎通を行っていれば、衝突を回避することができた可能性があると考えられる。

したがって、操船者は、接近する他船を認めた場合、コンパス及びレーダーで他船の動静の観察を行い、衝突する虞の有無を確認することを励行し、他船の動静をコンパス及びレーダーで確認することが習慣となるようにする必要がある。また、操船者は、防波堤の入口付近で他船と出会う虞のある場合、VHF無線電話で操船意図を連絡すれば、他船と安全に通過できる可能性があることから、早い時機に相互の操船意図を確認することが望まれる。

### 5.1 今後必要とされる事故等防止策

操船者は、接近する他船を認めた場合、コンパス及びレーダーで他船の動静の観察を行い、衝突する虞の有無を確認することを励行し、他船の動静をコンパス及びレーダーで確認することが習慣となるようにする必要がある。また、操船者は、防波堤の

入口付近で他船と出会う虞のある場合、VHF無線電話で操船意図を連絡すれば、他船と安全に通過できる可能性があることから、早い時機に相互の操船意図を確認することが望まれる。

このため、運輸安全委員会は、同種事故の再発防止に寄与できるよう、前記の内容及び本報告書を船舶所有者に対して周知することについて、関係する漁業協同組合に協力を依頼する。

付図1 推定航行経路図

