

船舶事故調査報告書

平成27年4月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚（消波ブロック）
発生日時	平成26年9月7日 23時06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010° 1,370m付近 （概位 北緯40° 33.00′ 東経141° 32.97′）
事故調査の経過	平成26年9月11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	漁船 第二十三 ^{だいえい} 大栄丸、138トン 127862、大栄水産株式会社 34.90m (Lr) × 7.60m × 3.05m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和61年2月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 35歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成14年4月3日 免状交付年月日 平成24年2月9日 免状有効期間満了日 平成29年4月2日 一等航海士 男性 25歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成25年12月19日 免状交付年月日 平成25年12月19日 免状有効期間満了日 平成30年12月18日
死傷者等	なし
損傷	左舷側の球状船首部及び左舷中央部の外板に亀裂等
事故の経過	本船は、船長及び一等航海士ほか23人が乗り組み、船首約1.9m、船尾約3.8mの喫水により、‘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「本件水路」という。）へ向けて約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で真方位約174°の針路により航行した。 船長は、操舵室中央部の操舵スタンドの後方に立って手動操舵で操船を行い、一等航海士は、操舵室左舷側のレーダーの後方に、甲板員Aは、操舵室右舷側のレーダーの後方にそれぞれ立ち、甲板員Bは、

	<p>操舵室右舷側に設置された椅子に座り、共に見張りを行っていた。</p> <p>船長は、船首方約0.5海里（M）の本件水路のほぼ中央に浚渫船が錨泊していることを視認し、操舵室にいた乗組員に浚渫船と第2中央防波堤の間を航行する旨を告げた後、約9knに減速し、浚渫船と第2中央防波堤の間を航行することに注意を向けながら南進を続けた。</p> <p>船長は、甲板員Bから浚渫船の北東方で、本船の船首方200～300m付近に赤色灯浮標を視認した旨の報告を受け、左転して同灯浮標から大きく隔てて航行しようとした。</p> <p>操舵室にいた乗組員は、赤色灯浮標を通過する際、全員が同灯浮標に注意を向けていた。</p> <p>本船は、船長が至近に第2中央防波堤を認め、とっさに右舵一杯として主機を中立としたものの、平成26年9月7日23時06分ごろ、同防波堤北端に敷設された消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が海上保安庁及び船舶所有者に事故の発生を通報した後、本船に続いて入港してきた僚船に救援を依頼し、一旦消波ブロックから引き出され、乗組員が浸水の有無を確認したところ、夜間であったので詳細に確認できなかったものの、ビルジの量もほとんど変わっておらず、自力航行が可能であったので、23時55分ごろ八戸漁港（館鼻地区）に入港した。</p> <p>本船は、再度、船長が浸水の有無を確認したところ、船首部に浸水が認められたので、本船のビルジポンプで排水作業が行われた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2～3、視界 良好</p> <p>海象：波向 南西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>月出時刻は16時29分で、月齢は12.0であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、まき網船団の網船で、例年、東シナ海及び長崎県対馬市対馬沖で操業を行っていたが、関係国との漁業協定が締結される見込みが立たないので、八戸港東方沖で操業することとなった。</p> <p>船長、一等航海士及び甲板員Aは、八戸港への入港が初めてであったが、甲板員Bは、約13年前に入港したことがあった。</p> <p>本船は、本事故当時、入港作業の準備をしており、船首配置の乗組員はいなかった。</p> <p>第二管区海上保安本部は、平成26年第二管区水路通報第14号（平成26年4月9日掲載）により、工事実施に伴い、本件水路に航泊禁止区域及び全長100mを超える船舶の航行制限区域を設け、航泊禁止区域の四隅に灯浮標を設置し、工事実施中は警戒船を配備する旨の情報提供を行っていた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> <p>本船には、海図W65（八戸港）が備えられていたが、船長は、上記水路通報を入手しておらず、本件水路内で航泊禁止区域等が設定さ</p>

	<p>れていることを知らなかった。</p> <p>船長は、八戸港に入港する前、本件水路又は本件水路よりも航路幅が広い八太郎北防波堤と中央防波堤の間から入港することとしていたが、甲板員Bから漁船は本件水路から入港することが多い旨の情報を得て、本件水路から入港することとした。</p> <p>船長は、上記水路通報を事前に入手していれば、本件水路から入航することはなかったと思った。</p> <p>第2中央防波堤北端部には、標識灯（灯質：黄光、毎4秒に1閃光）が設置されていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、八戸港の本件水路に向けて南進中、船長が、本件水路に敷設された赤色灯浮標に注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、第2中央防波堤の北端部に接近していることに気付かず、同防波堤北端付近の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件水路に設定された航泊禁止区域等の情報を知らず、船首方約200～300mに接近して初めて赤色灯浮標に気付いたことから、同灯浮標に注意を向け、第2中央防波堤の存在を失念したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、八戸港の本件水路に向けて南進中、船長が、本件水路に敷設された赤色灯浮標に注意を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、第2中央防波堤の北端部に接近していることに気付かず、同防波堤北端付近の消波ブロックに乗り揚げ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"> ・船長は、初めての港に入る際、事前に水路調査を十分行うとともに、必要に応じて適切な避険線等を設定すること。 ・特定の物標に注意を向けると他の物標を見落とすことがあるので、適宜周囲の見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

