

船舶事故調査報告書

平成29年3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	衝突（棧橋）
発生日時	平成28年9月1日 07時30分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港第3区河原木地区外航船棧橋 八戸港八太郎東防波堤灯台から真方位136°1,070m付近 （概位 北緯40°32.7′ 東経141°31.4′）
事故の概要	揚錨船第58青木丸は、北進中、棧橋に衝突した。 第58青木丸は、ジブクレーンの支柱部に凹損を生じ、また、棧橋は、係留ドルフィンの側壁のコンクリート部の欠損等を生じた。
事故調査の経過	平成28年9月7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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	揚錨船 第58青木丸、74トン 133862、青木マリーン株式会社 21.50m×9.00m×2.70m、鋼 ディーゼル機関2基、441kW（合計）、平成5年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 六級海技士（航海） 免許年月日 昭和48年7月6日 免状交付年月日 平成24年5月10日 免状有効期間満了日 平成29年5月27日
死傷者等	なし
損傷	本船 ジブクレーンの支柱部に凹損 棧橋 係留ドルフィンの側壁のコンクリート部に欠損、係留索のクイックリリース装置の配線被覆パイプ及び手すりに曲損
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北、風力 2、視程 約20m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期 八戸市には、8月31日21時29分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、作業員6人を乗せ、平成28年9月1日07時00分ごろ八戸港八太郎北防波堤の基部南側の定係地を出発し、07時15分ごろ同港河原木地区ポートアイランドの河原

	<p>木1号ふ頭北方に到着し、海底に敷設していた排砂管（浚渫船で吸い上げた土砂を揚土船や埋立地などまで輸送する管路）の揚収作業を行っていた。</p> <p>船長は、08時00分から実施する作業の打合せを行う予定であったので、揚収作業を一旦中断して定係地に戻ることにした。</p> <p>本船は、霧により視界が悪くなってきた状況下、船長が、ポートアイランド西側に位置する内航船棧橋の西側を航行しているものと思い、約5ノットの対地速力で手動操舵により北北西進していたところ、船首部にいた作業員から内航船棧橋に接近している旨の報告を受けたので、左舵約25°を取って同棧橋から離れた。</p> <p>船長は、八太郎北防波堤寄りを航行しようとしたが、八戸港八太郎東防波堤灯台の南東方300～400m付近に約500～600トンのタンカーが錨泊していたことを思い出した。</p> <p>本船は、船長が、既に外航船棧橋を通過したと思い、錨泊船を避航しようとして右舵約30°を取り、同じ速力で北北東進していたところ、船首部にいた作業員から外航船棧橋に衝突する旨の報告を受けた瞬間に船首方にドルフィンを確認し、機関を全速力後進にかけたものの、07時30分ごろ船首部に設置されたジブクレーンの支柱部が同棧橋の係留ドルフィンに衝突した。</p> <p>本船は、ドルフィンから離れて定係地に戻った後、関連会社の担当者に本事故の発生を報告し、同担当者が棧橋の所有会社及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、浚渫船及び作業船各1隻と船団を組んで浚渫作業に従事しており、本事故当日は、台風の接近に伴う避難の目的で事前に海底に敷設させていた排砂管を揚収し、浚渫場所に移動させる予定であった。</p> <p>船長は、平成13年ごろから船団長の職に就いて浚渫船に乗り組んでおり、正規の船長が不在の場合に本船の船長職を兼任していた。</p> <p>本船には、レーダー及びGPSプロッターが装備されており、本事故当時、レーダーは0.25海里（M）レンジのヘッドアップ表示で、GPSプロッターは八戸港内全体が映る縮尺でそれぞれ作動していた。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターが装備されていない揚錨船に30年以上乗り組んでいた経験があり、八戸港のポートアイランドの造成工事にも携わり同港内の水路を熟知していた上、本事故当時、周囲には錨泊船以外の他船を認めなかったため、レーダー及びGPSプロッターの各画面を確認せずに目視のみで航行していた。</p> <p>本船の操舵室には、本事故当時、船長の他に海技免状を受有する作業員もいたが、船長は、見張りなど行うよう指示していなかった。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、八戸港内において、霧で視程が約20mとなった状況下を航行中、船長が、目視のみで見張りを行い、レーダーによる見張りを行っていなかったことから、外航船棧橋に接近していることに気付かずに航行し、同棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、レーダー及びGPSプロッターが装備されていない揚錨船に長年乗り組んでいた経験があり、八戸港内の水路状況を熟知していたことから、霧で視程が約20mとなった状況下、目視のみで見張りを行っていたものと考えられる。</p> <p>船長が、レーダー及びGPSプロッターのいずれかを活用していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、八戸港内において、霧で視程が約20mとなった状況下を航行中、船長が、目視のみで見張りを行い、レーダーによる見張りを行っていなかったため、外航船棧橋に接近していることに気付かずに航行し、同棧橋に衝突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"> ・ 視界制限状態にある水域を航行する場合、たとえ水路状況を熟知していても目視による見張りだけではなく、状況に応じてレーダー等の航海計器を適切に活用すること。

付図1 事故発生経過概略図

