

船舶事故調査報告書

平成31年3月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年11月5日 11時15分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港 八戸港白銀西防波堤東灯台から真方位188° 820m付近 (概位 北緯40° 31.8′ 東経141° 32.7′)
事故の概要	漁船第七十五天王丸は、着岸作業中、着岸中の貨物船真生丸に衝突した。
事故調査の経過	平成30年11月7日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 真生丸、499トン 142740、有限会社園田海運 B 漁船 第七十五天王丸、339トン 136517、大祐漁業株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損 B 右舷船尾部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、八戸港白銀ふ頭A岸壁（岸壁線南北方向）に出船左舷着けで着岸して荷役作業中、B船が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか9人が乗り組み、船長Bが操船指揮及び操舵に当たり、機関長（以下「機関長B」という。）が主機の遠隔操縦盤につき、白銀ふ頭4号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に右舷着けする予定で、約5ノットの対地速力で本件岸壁（岸壁線東西方向）に向けて南進した。</p> <p>B船は、A船の東方を約30m離して通過し、可変ピッチプロペラ（以下「CPP」という。）の翼角を0度として左舵15°を取り、徐々に減速しながら左回頭を始めた。</p> <p>B船は、本件岸壁まで約30mに接近して左舵一杯とし、更に接近を続けていたところ、前進行きあしが速く、船長Bが本件岸壁との衝突のおそれを感じ、CPPの翼角を後進一杯の15度とし、本件岸壁と平行する状態になったとき、後進行きあしとなったので、舵を中央とした。</p>

	<p>船長Bは、船尾方のA船との距離を目測したものの、A船までまだ距離があると思い、後進を続けていたところ、船尾配置の航海士から船内マイクでA船に接近しているとの報告があり、船尾方を見たところ、至近距離にA船を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが機関長Bに後進行きあしを止めるよう指示したものの、A船に衝突した。</p>
分析	<p>A船は、着岸して荷役作業中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、着岸作業中、船長Bが、CPPの翼角を後進一杯として後進した際、A船との距離がまだあると思い、船尾方の余裕水域を確認せずに後進を続けたことから、着岸中のA船に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、着岸作業中、船長Bが、CPPの翼角を後進一杯として後進した際、船尾方の余裕水域を確認せずに後進を続けたため、着岸中のA船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・着岸作業中は、常時、周囲の適切な見張りを行うとともに、船首及び船尾に配置した乗組員と緊密なコミュニケーションを図ること。