

## 船舶事故調査報告書

令和元年12月18日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	令和元年6月7日 21時15分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港 八戸港八太郎北防波堤灯台から真方位251°40m付近 （概位 北緯40°33.5′ 東経141°31.6′）
事故の概要	漁船 <sup>じゅういちしやうしん</sup> 第拾壹正進丸は、視界制限状態となった八戸港に入航中、八太郎北防波堤北側の消波ブロックに衝突した。 第拾壹正進丸は、球状船首部外板の凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年6月10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 第拾壹正進丸、149トン 130856、株式会社丸吉（A社） 36.25m×7.20m×4.68m、鋼 ディーゼル機関、713kW、平成元年6月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成26年8月18日 免状交付年月日 平成26年8月18日 免状有効期間満了日 令和元年8月17日 漁労長 男性 50歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成3年4月9日 免状交付年月日 平成28年8月30日 免状有効期間満了日 令和3年9月3日
死傷者等	なし
損傷	球状船首及び左舷船首部外板に亀裂を伴う凹損等
気象・海象	気象：天気 霧、風向 東、風速 約3m/s、視程 約30m 海象：海上 平穏 八戸市には、6月5日22時14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、船長及び漁労長ほか12人（日本国籍9人、インドネシア

共和国籍3人)が乗り組み、沖合底引き網漁を終え、令和元年6月7日18時00分ごろ、霧で視界が悪化した中、青森県東<sup>ひがしどなり</sup>通<sup>しらか</sup>村白糠漁港東方沖6海里(M)付近の漁場を八戸港に向けて出発した。

本船は、漁労長が単独で船橋当直につき、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で自動操舵により南進した。

船長は、18時50分ごろ漁獲物の仕分け作業を終えて昇橋したが、操舵室後方の甲板上で行われている漁網の重りを所定の位置に戻す作業(以下「本件作業」という。)に当たる旨を漁労長に伝えて再び降橋した。

漁労長は、21時03分ごろ速力を約11knに減速した後、1.5Mレンジでオフセンターとしていた1号レーダーで‘八太郎北防波堤北東端(以下「本件北東端」という。)と中央防波堤とで構成された、幅約550mの出入口’(以下「本件出入口」という。)までの距離が約2Mであること及び本件出入口の港奥側に2隻の錨泊船が存在することをレーダー映像で確認した。

漁労長は、航行中の他船のレーダー映像を認めず、錨泊船の西側を通過しようと思い、本件北東端の東側に向けるつもりで針路を僅かに右方に転じた。

漁労長は、操舵スタンドの前に立ち、目視で見張りを行いながら、時々、操舵スタンドの右隣にある1号レーダーの画面に視線を向け、また、操舵室後方のデリック操作用の窓越しに本件作業の進行状況を見ていた。

漁労長は、21時15分ごろ突然船体に衝撃を感じて床に転倒し、立ち上がって船首方を見たところ、赤色に塗色された八戸港八太郎北防波堤灯台(以下「本件灯台」という。)がうっすらと見え、八太郎北防波堤の北側に設置された消波ブロックに衝突したことに気付いた。

船長は、船尾方を向いて中腰で本件作業に当たっていたところ、船底を擦るような音を聞くと同時に衝撃を感じ、甲板に尻餅をついたが、すぐに船首部に向かい状況の確認に当たった。

漁労長は、可変ピッチプロペラの翼角を後進として消波ブロックから離れ、昇橋してきた船長からフォアピークタンクに搭載していた燃料油(A重油)が漏れ出しているようだと聞き、船首部の状況を確認した後、船舶電話でA社の担当者及び海上保安庁に本事故発生の通報を行った。

本船は、夜間であったので、亀裂等の確認ができず、8日00時30分ごろ海上保安庁の指示によりフォアピークタンクに搭載していた燃料油約5klを他の燃料タンクに移送して燃料油の漏出を止め、07時30分ごろ八戸港第2区に所在する八戸漁港(館鼻地区)に入港した後、タンクローリーにより残りの燃料油約1klをフォアピーク

	<p>タンクから抜き取った。</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>漁労長は、漁網を移動させないと上甲板のハッチの開閉ができず、漁獲物の水揚げ作業に支障が生じるので、本件作業の進行状況が気になっていた。</p> <p>漁労長は、衝突するまで本件灯台の灯光を視認できなかった。</p> <p>本件灯台は、灯質が群閃赤光、毎9秒に2閃光、灯高が18m、光達距離が5Mであった。</p> <p>漁労長は、本船が本件出入口を通過して八戸港内に入り、大きく減速すれば、船長が主機の運転音の変化に気付いて昇橋すると思い、船長に本件出入口への接近を連絡していなかった。</p> <p>漁労長は、沖合底引き網漁船の船長経験が16年、漁労長経験が約10年であり、八戸港の状況を熟知していた。</p> <p>船長は、漁労長が単独で船橋当直についていることに不安を感じていなかったものの、これまで入港前の船橋当直に2人についていた上、霧が次第に濃くなっていたので、操舵室を空けていることが気になっていた。</p> <p>船長は、漁船員の経験が10年、沖合底引き網漁船の船長経験が約1年であり、出入港の際、操船指揮及び操舵に当たっていた。</p> <p>船長は、少しでも早く乗組員を休ませたいと思い、他の乗組員と共に本件作業を行うこととした。</p> <p>船長は、本件作業を行ううちにどれだけ時間が経過したのか判然としなかったが、入港までもう少し時間があるだろうと思い、本件作業を続けていた。</p> <p>本船には、1号レーダーのほかに6Mレンジに設定された2号レーダー及びGPSプロッターが装備され、本事故当時、いずれも作動していたが、漁労長は、本件出入口の手前約2Mで針路を右方に転じた後、1号レーダーを含むそれらの航海計器をよく見ていなかった。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.0m、船尾約4.0mであった。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>本船は、霧で視程約30mの視界制限状態となった八戸港に入航中、漁労長が、針路を本件北東端の東側に向けたつもりであったものの、目視で見張りを行っていたことから、本件北東端付近に向かって航行し、本件北東端付近の北側に設置された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>漁労長は、慣れた港である上、航行中の他船のレーダー映像を認めなかったことから、時々、レーダーの画面に視線を向けていたもの</p>

	の、映像をよく見ずに目視で見張りを行っていたものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が霧で視程約30mの視界制限状態となった八戸港に入航中、漁労長が、針路を本件北東端の東側に向けたつもりであったものの、目視で見張りを行っていたため、本件北東端付近に向かって航行し、本件北東端付近の北側に設置された消波ブロックに衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・夜間や視界制限状態において航行する場合は、レーダー、GPSプロッター等の航海計器を適切に使用して、見張りを行うこと。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

