

船舶事故調査報告書

令和3年10月27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
発生日時	令和2年9月16日 18時30分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水港南東沖 清水灯台から真方位172° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 58.3′ 東経138° 32.2′）
事故の概要	貨物船第8愛翔 ^{あいしやう} は、北北東進中、漁船第一旭洋丸 ^{きよくやう} は、資源調査中、両船が衝突した。 第一旭洋丸は、甲板員1人が軽傷を負い、左舷中央部外板に擦過傷を生じ、第8愛翔は船首部外板に凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年9月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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、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	A 貨物船 第8愛翔、299トン 140750、愛知海運株式会社（A社） 60.16m（Lr）×10.50m×6.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成20年3月 B 漁船 第一旭洋丸、6.6トン SO2-4657（漁船登録番号）、旭漁業生産組合（B社） 12.94m（Lr）×3.10m×1.10m、FRP ディーゼル機関 120（漁船法馬力数）、平成5年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成2年3月28日 免状交付年月日 令和2年2月7日 免状有効期間満了日 令和7年3月27日 B 船長B 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年7月17日 免許証交付日 令和2年6月17日 （令和7年7月16日まで有効）
死傷者等	A：なし

	B：軽傷 1人（甲板員）
損傷	A：左舷中央部外板に擦過傷 B：船首部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、パルプの積み荷役の目的で、令和2年9月16日06時55分ごろ清水港に向けて愛知県名古屋港を出港した。</p> <p>船長Aは、清水港南東方沖の陸岸沖約1Mを約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北東進中、B船が、A船の右舷船首方から前路1,000m付近を左舷方に横切ったのち遠ざかったのを認めた。</p> <p>船長Aは、その約3分後、ふと左舷方に視線を向けたところ、A船に向かって接近するB船を認め、衝突を回避しようと右舵一杯をとり、機関を後進としたものの、18時30分ごろB船の船首部とA船の左舷中央部とがほぼ直角に衝突した。</p> <p>船長Aは、衝突後、118番で海上保安庁に事故発生を通報した。</p> <p>B船は、船長Bほか甲板員2人が乗り組み、桜エビの資源調査の目的で、16時10分、清水港東方沖の調査海域に向け、静岡県焼津市焼津港を出港した。</p> <p>B船は、17時00分ごろ、調査海域北東端に到着し、船長Bが単独で船橋当直に当たり、甲板員2人を後部甲板に配置し、航海灯を表示して黄色回転灯2灯及び作業灯を点灯の上、資源調査を開始した。</p> <p>桜エビ資源調査の調査方法は、水深約200mの等深線沿いに約1～2M幅で、約7～8knの速力で南南西進及び北北東進を繰り返し、魚群探知機で魚影を確認すると、直径約1mの鉄製枠に網を張ったも網をウインチで水深約100mの海中まで下ろして桜エビを採捕するものであった。</p> <p>1回の調査でたも網の上げ下ろしに要する時間は、約10分から15分であった。</p> <p>船長Bは、1回目、2回目の調査で桜エビの漁獲がなかったことから、3回目の調査では、桜エビの漁獲をあげようと魚群探知機の画面に意識を向けながら、周囲の状況を確認することなく、南南西進から反転し北北東進していたところ、ふと周囲が明るくなったので、周りを見ると、操舵室の右舷正横約30mにA船の左舷中央外板を認めた。</p> <p>船長Bは、A船との衝突が避けられず、このままの態勢で衝突すると、本船より大型のA船に押されて、B船が左舷側に転覆すると判断し、これを避けようとして右舵一杯、機関を後進として、A船左舷外板にB船の船首を向けたところ、B船の船首部とA船の左舷中央部外</p>

	<p>板とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、甲板員が痛みを訴えていることに気付き、僚船に対して甲板員を静岡市用宗港^{もちむね}へ搬送するよう依頼するとともに、119番で救急車の手配を行い、118番で海上保安庁に通報した。</p> <p>B船の甲板員1人は、用宗港岸壁から救急車によって焼津市内の病院に搬送され、右第5肋骨不全骨折と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船損傷状況(左舷中央部外板)、写真2 B船(船体及び損傷状況) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船がA船の前路を右舷船首方から左舷後方に航過した後、そのまま遠ざかっていくものと思った。</p> <p>船長Aは、B船がA船の存在を認識しているものと思っていたが、船長BはA船の存在に気付いていなかった。</p> <p>船長Aは、B船が航過後、周囲に接近する船舶を認めなかったため、目視で前路の見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、レーダーを3Mレンジ、ノースアップに設定していたが、桜エビの調査のため、魚群探知機に意識を向けて周囲やレーダー画面を見ていなかった。</p> <p>船長Bは、航海灯のほか黄色回転灯及び作業灯も点灯しており、他船がB船に気付いてくれるものと思っていた。</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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、清水港南東方沖において北北東進中、船長Aが、A船の前路を右舷船首方から左舷後方に航過するB船を認め、B船がA船から遠ざかったものと思い、前路に意識を向けて目視により同じ針路で航行していたことから、左舷から接近するB船に気付くのが遅れ、B船通過の約3分後、ふと左舷方に視線を向けたところ、A船に向かって接近するB船を認め、衝突を回避しようと右舵一杯をとり、機関を後進としたものの、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、清水港南東方沖において、資源調査業務を行いながらA船の前路を南南西進したのち反転して北北東進中、船長Bが魚群探知機で魚群を探索することに意識を向けて航行していたことから、A船に接近する状況に気付くのが遅れ、ふと周囲を見渡したところ、右舷正横約30mにA船の左舷中央外板を認め、B船が左舷に転覆することを避けようとして右舵一杯、機関を後進として、A船左舷外板にB船の船首を向けたところ、A船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、航海灯のほか黄色回転灯及び作業灯も点灯しており、他船がB船に気付いてくれるものと思っていたことから、魚群探知機で魚群を探索することに意識を向けて航行していたものと考えられる。</p>

<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、清水港南東方沖において、A船が北北東進中、B船が資源調査業務を行いながら南南西進中、船長Aが、A船の前路を右舷船首方から左舷後方に航過するB船を認め、B船がA船から遠ざかったものと思い、前路に意識を向けて目視により同じ針路で航行していたため、また、船長Bが、A船の前路を航過後反転し、魚群探知機で魚群を探索することに意識を向けて北北東進していたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、船舶によっては航過した後も反転して自船に接近してくる場合もあるので、衝突の可能性がなくなるまで、目視だけに頼らず、レーダー等を活用して適切に他船の動静を監視すること。 ・ 船長は、資源調査などの特定の作業のみに意識を向けることなく、航行中は、常時周囲の適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

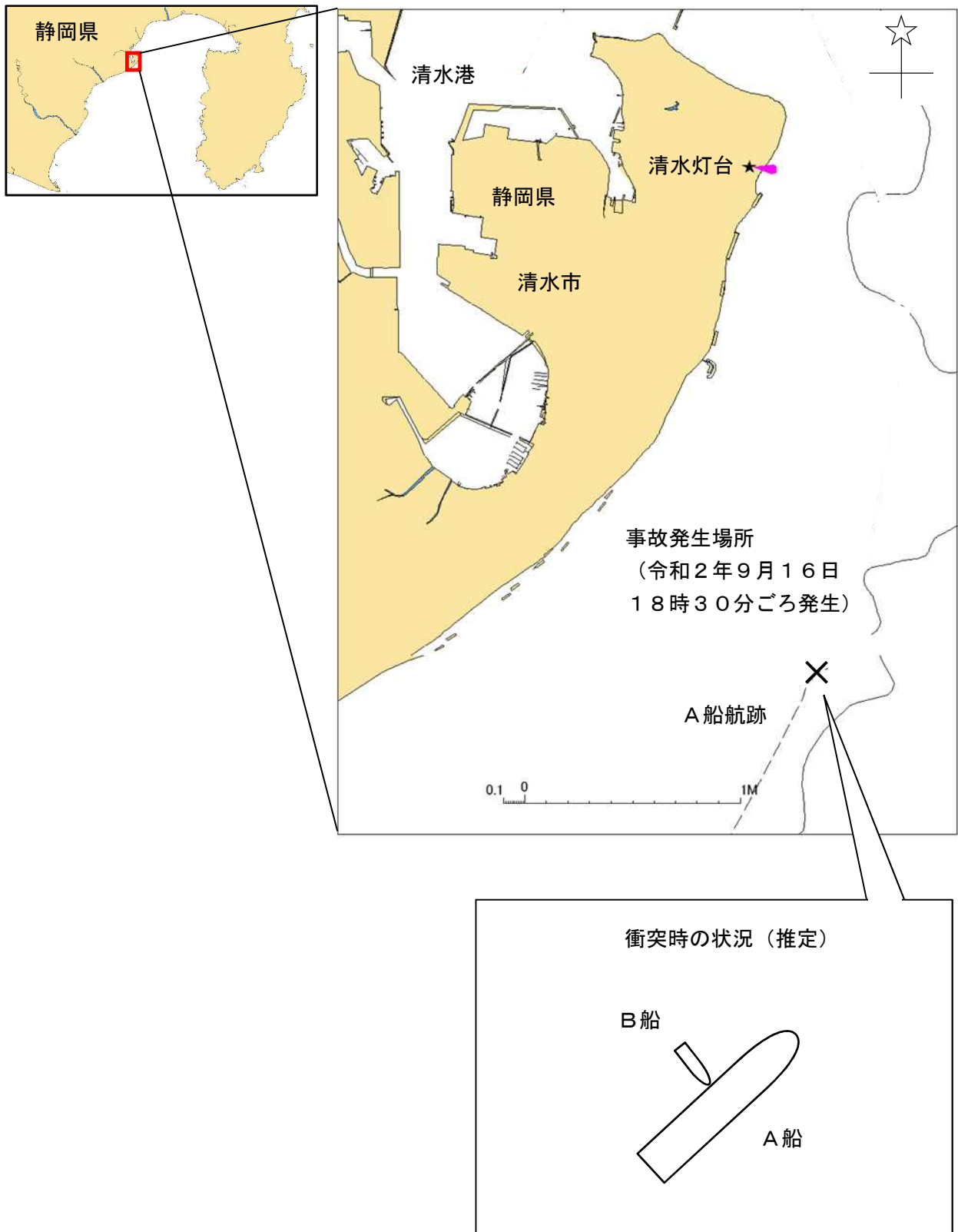


写真1 A船損傷状況（左舷中央部外板）

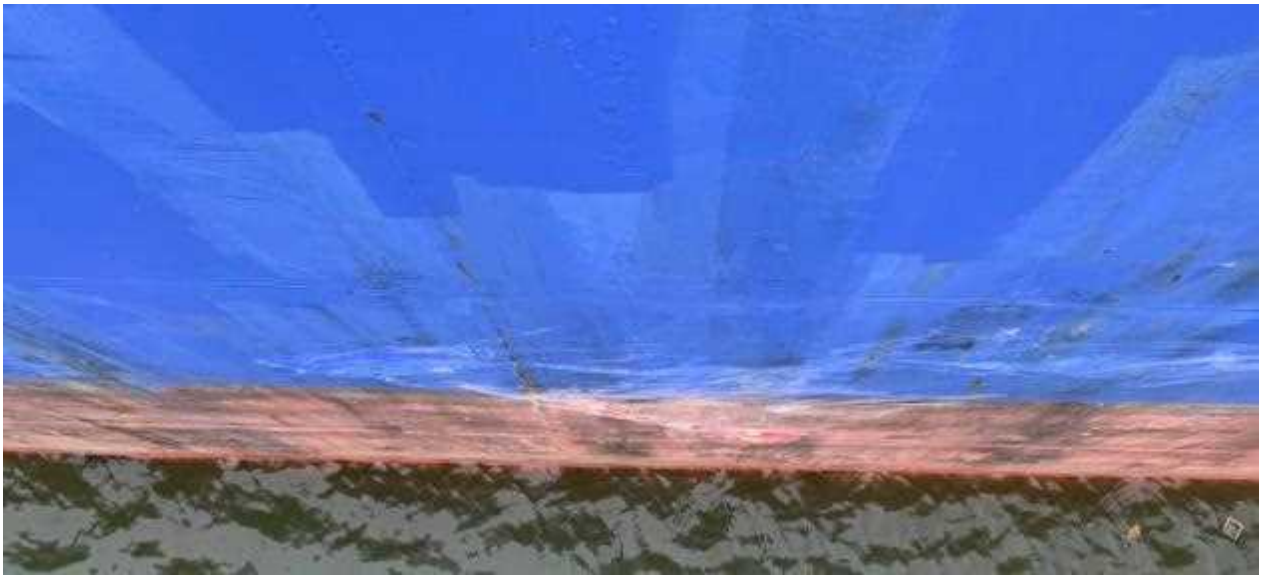


写真2 B船（船体及び損傷状況）

