

船舶事故調査報告書

令和3年8月4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6月4日 22時26分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸漁港（館鼻地区）東岸－6.0m岸壁 八戸港河原木南防波堤東灯台から真方位166°750m付近 （概位 北緯40°31.8′ 東経141°32.1′）
事故の概要	漁業実習船青森丸は岸壁で停泊中、漁船第八富丸は出航中、両船が衝突した。 青森丸は左舷船尾部外板に曲損を生じ、第八富丸は船首部外板に曲損を生じた。
事故調査の経過	令和2年7月9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	A 漁業実習船 青森丸、660トン 136275、青森県 65.78m×10.00m×4.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成14年12月4日 B 漁船 第八富丸、138トン 132236、株式会社富丸秋山漁業 30.73m×7.20m×4.62m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年4月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 55歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成元年6月5日 免状交付年月日 令和元年5月14日 免状有効期間満了日 令和6年6月4日 甲板員A 33歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成25年8月8日 免状交付年月日 平成30年7月5日 免状有効期間満了日 令和5年8月7日 B 船長B 51歳 四級海技士（航海）

	<p>免許年月日 平成18年8月11日 免許交付年月日 平成28年7月21日 免許有効期間満了日 令和3年8月10日</p> <p>航海士B 46歳 六級海技士（航海）</p> <p>免許年月日 平成27年7月13日 免許交付年月日 平成27年7月13日 免許有効期間満了日 令和2年7月12日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 左舷船尾部外板に曲損 B 船首部外板に曲損</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧、風向 北東、風力 1、視程 500m未満 海象：潮高 約1.0m、潮汐 上げ潮の初期</p> <p>八戸市には、6月3日16時34分に濃霧注意報が、6月4日06時12分に雷注意報がそれぞれ発表され、両注意報が本事故時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び甲板員Aほか19人が乗り組み、学生の漁業実習の目的で、八戸漁港（館鼻地区）東岸－6.0m岸壁（以下「6.0m岸壁」という。）に、船首を北方に向け、右舷着けしていた。</p> <p>甲板員Aは、令和2年6月4日16時40分ごろ単独の停泊当直に就き、甲板作業灯及び通路灯を点灯し、乗組員居住区のサロンに設置してある舷門の監視カメラの映像を見ていたところ、22時26分ごろ、A船の左舷船尾部にB船の船首部が衝突した。</p> <p>甲板員Aは、衝突音を聞くと共に振動を感じて昇橋し、B船との衝突を知り、船長Aに本事故の発生を報告し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか12人が乗り組み、A船の左舷正横方約280mにあたる八戸漁港（館鼻地区）北岸－4.5m岸壁（以下「4.5m岸壁」という。）に、船首をほぼ東方となるA船方に向けて左舷着けしていた。</p> <p>B船は、22時20分ごろ、沖合底びき網漁の目的で、青森県尻屋埼東方沖の漁場に向け、4.5m岸壁を離岸した。</p> <p>B船は、航海士Bが操船の練習として操舵室左舷端にある主機遠隔操縦装置の後方に立って操舵リモコンを使用して出航操船に当たり、船長Bが操舵室右舷側の1号レーダーの後方に立って航海士Bの操船に助言を行うこととし、船長Bが自ら指揮を執っていなかった。</p> <p>B船は、ふだん、離岸したのち、4.5m岸壁と平行に東進しながら増速して約6ノットの速力（対地速力、以下同じ。）とし、4.5m岸壁の東端付近で左舵10°をとり、左回頭が小さければ少しずつ舵角を増やししながら左転し、4.5m岸壁の東端と6.0m岸壁の間を北</p>

	<p>進して出航していた。</p> <p>航海士Bは、離岸したのち、霧がかかっていたので、4.5m岸壁の東端を少し大回りするつもりで微速前進として東南東進し、増速をしないまま約3ノットの速力で、左舵10°としたのち、接近すればいずれ4.5m岸壁の東端が見えると思い、同東端を見つけようとして左舷船首方を注視していた。</p> <p>船長Bは、航海士Bと同じく4.5m岸壁の東端を見つけようとして左舷船首方を注視していたが、レーダー画面に目を戻したところ、B船が大きく左転しながらA船に向かって航行していることに気づき、もっと左舵をとるように航海士Bに指示し、航海士Bが左舵一杯としたのち全速力後進としたものの、間に合わず、A船と衝突した。</p> <p>B船は、自力で航行して4.5m岸壁に着岸し、船舶所有者に本事故の発生を報告した。</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>船長B及び航海士Bは、入港の際に、A船が6.0m岸壁に停泊していることを知っていた。</p> <p>航海士Bは、夜間に霧がかかった状況で操船をしたことがなかった。</p> <p>航海士Bは、操舵室左舷端の主機遠隔操縦装置の右舷側にある2号レーダーを作動させていたものの、専ら目視に頼り、2号レーダーを見ていなかった。</p> <p>航海士Bは、B船の旋回性等の操縦性能について、その詳細を把握していなかった。</p> <p>船員法（昭和22年9月1日法律第100号）第10条には、船長の職務及び権限について次のとおり規定されている。</p> <p>第10条（甲板上の指揮）</p> <p>船長は、船舶が港を出入するとき、船舶が狭い水路を通過するときその他船舶に危険の虞があるときは、甲板にあつて自ら船舶を指揮しなければならない。</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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、八戸漁港（館鼻地区）において、6.0m岸壁で停泊中、左舷船尾部にB船が衝突したものと推定される。</p> <p>B船は、八戸漁港（館鼻地区）において、出航中、航海士Bが4.5m岸壁の東端を見つけようとして左舷船首方を注視して大きく左転しながら航行したことから、船首方のA船に気づかず、A船と衝突したものと推定される。</p> <p>航海士Bは、本事故当時の視界について、霧がかかっていたもの</p>

	<p>の、接近すれば目標である4.5m岸壁の東端が見えると思い、回避行動が間に合わなくなるまでA船に接近したことから、実際には、本事故当時、視界が著しく制限された状況であったものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、B船の旋回性等の操縦性能について、その詳細を把握しておらず、舵角を調整せずに左舵10°のまま左転させたことから、B船が大きく左転したものと推定される。</p> <p>船長Bが、八戸漁港（館鼻地区）において、夜間に霧がかかった状況で操船をしたことがない航海士Bに、練習として操船を委ね、自ら操船指揮を執っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、八戸漁港（館鼻地区）において、霧により視界が制限された状況下、A船が6.0m岸壁で停泊中、B船が4.5m岸壁から港外へ出航中、航海士Bが4.5m岸壁の東端を見つけようとして左舷船首方を注視して大きく左転しながら航行したため、B船がA船に衝突したものと推定される。</p> <p>船長が、八戸漁港（館鼻地区）において、夜間に霧がかかった状況で操船をしたことがない航海士Bに、練習として操船を委ね、自ら操船指揮を執っていなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があると考えられる。</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"> ・霧がかかった状況で航行する際には、あらかじめレーダーを使用して正確な視程を把握しておき、航行中も目視のみに頼らずにレーダーを適切に使用し、周囲の状況の把握に努めること。 ・操船者は、操船する船舶の操縦性能について、事前に把握しておくこと。 ・船長は、港を出入するとき、狭い水路を通過するとき等は、自ら指揮をとること。 ・船長は、霧等で視界が制限された状況にある場合は、自ら指揮をとることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

