

船舶事故調査報告書

令和5年3月8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3年10月20日 08時44分ごろ
発生場所	青森県東通村白糠漁港北東方沖 東北電力東通原子力発電所専用港東防波堤灯台から真方位098° 3.3海里（M）付近 （概位 北緯41°10.5′ 東経141°28.3′）
事故の概要	貨物船第六英裕丸は、南進中、また、漁船清漁丸は、船首を南方に向けた状態で操業しながら漂泊中、両船が衝突した。 第六英裕丸は、バルバスバウにペイント剝離を生じ、また、清漁丸は、右舷船尾部の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和3年12月8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	A 貨物船 第六英裕丸、499トン 142442、御前崎海運株式会社（A社） 70.36m×13.20m×7.35m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成27年4月17日 B 漁船 清漁丸、6.35トン AM2-5110（漁船登録番号）、個人所有 11.10m（Lr）×2.62m×0.92m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和57年7月 第212-3119号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 航海士A 30歳 五級海技士（航海） 免許年月日 令和元年5月7日 免状交付年月日 令和2年1月6日 免状有効期間満了日 令和6年5月6日 B 船長B 71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18年11月7日 免許証交付日 令和2年11月9日

	(令和8年11月6日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウにペイント剝離 B 右舷船尾部に破口、スパンカー等に曲損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 4、視程 約1M 海象：波向 南東、波高 約1.5～2.0m 東通村には、10月20日02時58分に波浪注意報及び強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	<p>A船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、青森県六ヶ所村むつ小川原港で積荷役を行う目的で、令和3年10月19日15時10分ごろ山形県酒田市酒田港を出港し、青森県下北半島東方沖を南進していた。</p> <p>A船は、20日08時00分ごろ東通村東方沖において、航海士Aが前直の船長から交替して単独で船橋当直につき、約11ノットの対地速力で自動操舵により南進した。</p> <p>航海士Aは、GPSプロッター及びレーダーを6Mレンジとして作動させ、船橋中央に設置されている操舵スタンド前の椅子に腰を掛けてレーダー及び目視で見張りに当たりながら、南進を続けていたところ、海上保安庁から船舶電話で本船が漁船と衝突した可能性があるとの問合せを受けたので、その旨を船長に報告した。</p> <p>A船は、船長が船橋当直を交替するとともに、航海士Aに損傷の有無を調べさせるなど事後の措置に当たりながら、海上保安庁の指示に従って、むつ小川原港に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、一本釣り漁の目的で、10月20日06時00分ごろ白糠漁港を出港し、同漁港東方沖の漁場に向かった。</p> <p>B船は、レーダー、GPSプロッター及び魚群探知機を起動し、06時30分ごろ白糠漁港東方沖の漁場に到着した後、緑色のスパンカーを張って船首を南方に立てた状態で、北方に向かう潮流を受けながら自動潮立システムを作動させて船位を調整しながら漂泊状態とし、左舷船首部及び左舷船尾部からそれぞれ1本の釣り竿を出して、操業を開始した。(図1、写真1、写真2参照)</p> <div style="text-align: center;"> <p>(右舷側)</p> <p>船長B</p> <p>釣り竿 (左舷側) 釣り竿</p> </div> <p>図1 B船の操業状況概略図</p>



写真1 左舷船首部の釣り竿



写真2 左舷船尾部の釣り竿

船長Bは、一本釣り漁の釣果が芳しくなく、操舵室左舷側のスライド式の小窓から顔を出して、舷外に出した釣り竿を確認しながら、操業を続けていたところ、船尾部至近に迫ったA船を視認したものの、どうすることもできず、08時44分ごろA船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。(写真3参照)



写真3 船長Bが釣り竿を確認する様子(再現)

船長Bは、A船がそのまま航行を続けていたので、汽笛を吹鳴するとともに、B船の損傷状況を確認した後に、海上保安庁に本事故発生の通報を行い、その後、自力で帰港した。

(付図1 事故発生経過概略図、写真4 A船の損傷状況、写真5 B船の損傷状況 参照)

その他の事項

航海士Aは、本事故当時、衝突の衝撃や衝突音がなかったので、海上保安庁から問合せを受けるまで同じ針路及び速力で航行を続けていた。

航海士Aは、本事故当時、雨により視界が悪く、波高も高い状況で、レーダー映像が見にくかったものの、目的地まであと少しの航程で気が緩み、過去にレーダーの調整を行ってもうまく映らなかったことがあったので、目視で前路を確認すれば大丈夫と思い、海面反射及び雨雪反射の調整を行わなかった。

船長Bは、ふだん航行中の船舶が操業中のB船を避けて航行していたので、本事故時、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思っていた。

<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>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B なし</p> <p>A船は、雨により視界が悪く、約1.5～2.0mの波高がある状況下、白糠漁港北東方沖を南進中、航海士Aが、レーダー映像が見にくかったものの、目視に頼って航行を続けたことから、前路でB船が漂泊していたことに全く気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、レーダー映像が見にくかったものの、目的地まであと少しの航程で気が緩み、過去にレーダーの調整を行ってもうまく映らなかったことがあったことから、目視で前路を確認すれば大丈夫と思い、海面反射及び雨雪反射の調整を行わなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、白糠漁港北東方沖において船首を南方に向けた状態で操業しながら漂泊中、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思い、舷外に出した釣り竿を確認することに意識を向けた状態で操業を続けたことから、B船に向かって船尾方から接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、白糠漁港北東方沖において、A船が南進中、B船が船首を南方に向けた状態で操業しながら漂泊中、航海士Aが、レーダー映像が見にくかったものの、目視に頼って航行を続け、また、船長Bが、航行中の他船が操業中のB船を避けて航行してくれると思い、舷外に出した釣り竿を確認することに意識を向けた状態で操業を続けたため、互いに気付かないまま、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"> ・操船者は、波高が高く、また、雨により視界が悪く、レーダー映像が見にくいときは、レーダーの海面反射及び雨雪反射除去の調整を適切に行った上で、常時周囲の適切な見張りを行い、他船の早期発見に努めること。 ・小型漁船の船長は、航行中の他船が操業中の自船を避けて航行してくれると思わず、常時周囲の適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

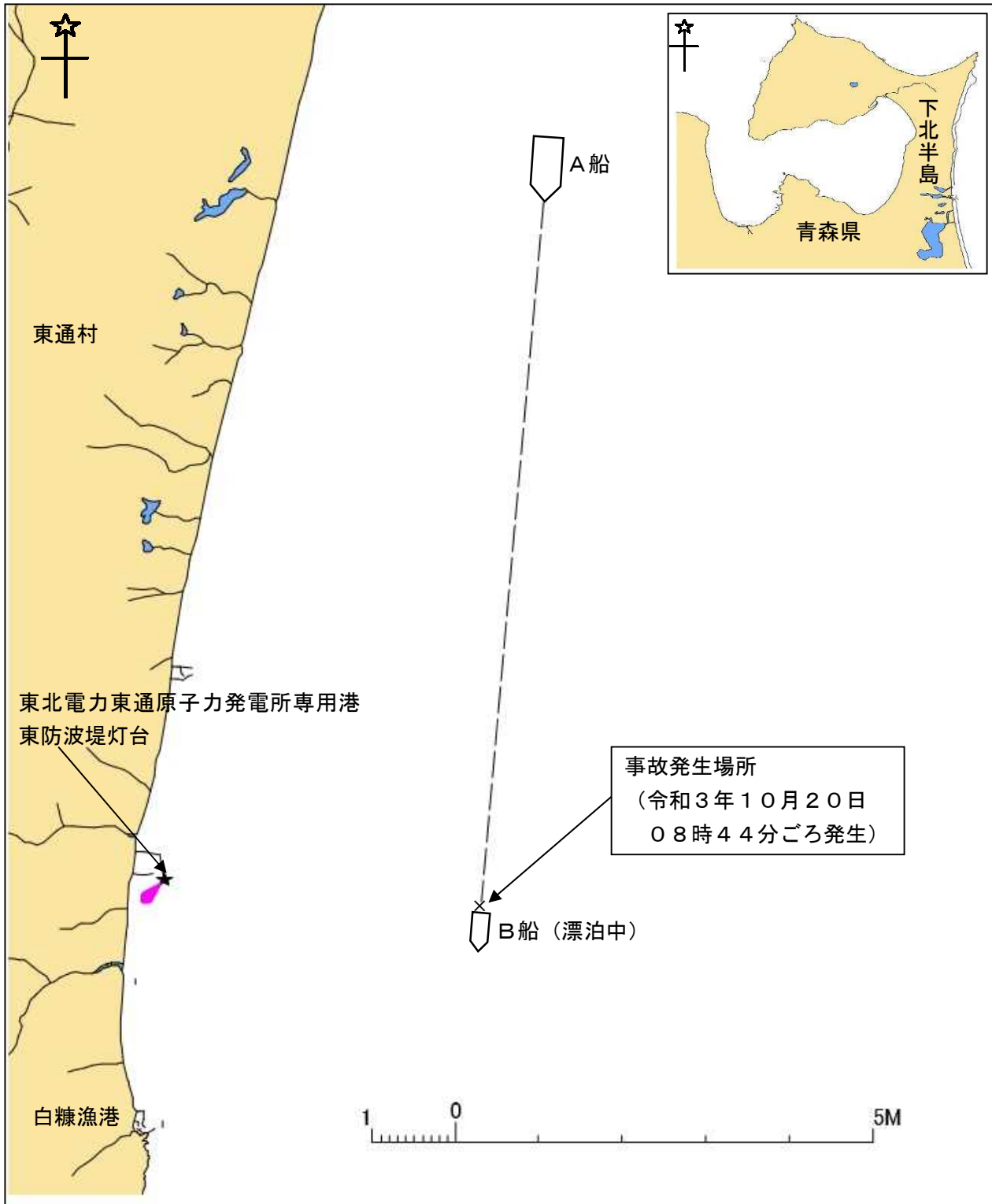


写真4 A船の損傷状況

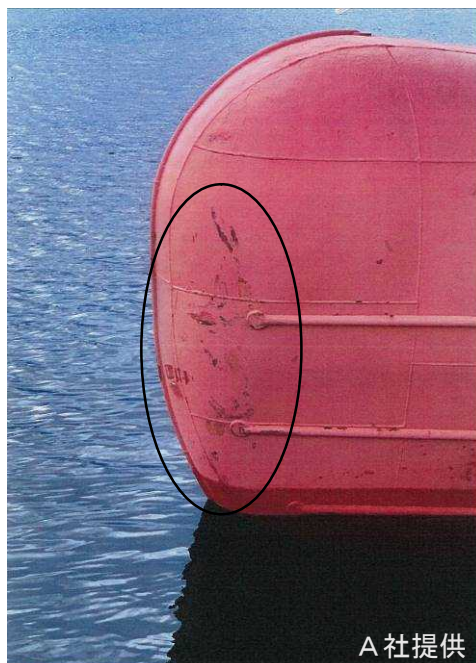


写真5 B船の損傷状況

