

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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	令和4年8月5日 06時30分ごろ
発生場所	青森県東通村大間崎西方沖 大間崎灯台から真方位283° 4.1海里（M）付近 （概位 北緯41° 34.2′ 東経140° 49.4′）
事故の概要	海洋調査船第一開洋丸 ^{かいよう} は、北東進中、また、漁船第二十二旭光丸 ^{きよくこう} は、一本釣り漁の操業をしながら南南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年8月12日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 海洋調査船 第一開洋丸、1,390トン 125548、海洋エンジニアリング株式会社 B 漁船 第二十二旭光丸、0.1トン AM3-35509（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷中央部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に割損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風速 約3.6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか7人が乗り組み、船長Aが単独の船橋当直につき、針路053°（真方位、以下同じ。）、約13ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行していた。 船長Aは、右舷正横から右舷船首方1M付近にいずれも北東進する3隻の漁船が、左舷船首方2M付近に漂泊又は操業していると思われる多数の漁船がおり、船首方4M付近を北東進する貨物船が左右の漁船群の間を通過したので、同貨物船に続いて漁船群の間を通過しようと考えた。船長Aは、その後、左舷船首方約15°、1M付近に、左舷船首方の漁船群から離れ、A船の前路に向け約2knの速力で航行するB船を認め、A船が保持船なのでB船がそのうち避航すると思い、B船の動静を見ながら同じ針路及び速力で航行を続けた。 船長Aは、B船が、A船の左舷船首方約0.2Mまで近づき、なおも避航する様子がなく接近することに危険を感じ、汽笛を吹鳴しようとしたが、慌てていて別のスイッチを押してしまい、汽笛を鳴らすことができなかった。 船長Aは、B船が左舷船首方至近に接近してきたが、どうすること

	<p>もできず、A船の左舷中央部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び甲板員が乗り組み、まぐろ一本釣り漁の漁具を船尾方に出し、約2knの速力で南南西進中、操舵室で操船中の船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、船尾方に見えたまぐろの群れを操舵室左舷側の窓から見続け、ふと船首方を見たところ、船首方至近にA船を認め、機関を後進としたものの、両船が衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故発生の約10分前、B船の周囲を見て接近する他船がないことを確認していた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、北東進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船を認めた際、A船が保持船であると判断し、いずれB船がA船を避航すると思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船を避ける時機を逸し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、操業をしながら南南西進中、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、船尾方のまぐろの群れを見ることに集中し、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、船首方を左方に航過する態勢で接近する状態のA船に気付くのが遅れ、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、A船が北東進中、B船が操業をしながら南南西進中、船長Aが、左舷船首方から接近するB船を認めた際、A船は保持船であると判断し、いずれB船がA船を避航すると思ひ、同じ針路及び速力で航行を続けたため、また、船長Bが、周囲に航行の支障となる他船はいないと思い、船尾方のまぐろの群れを見ることに集中し、同じ針路及び速力で航行を続けたため、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、自船が保持船と判断した場合であっても、いずれ相手船が自船の進路を避けると思い込まず、相手船の動向に注意して操船に当たること。 ・ 船長は、航行中、一定の方向のみに意識を向けず、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。