

船舶事故調査報告書

令和7年2月5日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和4年7月29日 17時27分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港北東方沖 鮫角灯台から真方位338° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯40° 34.2′ 東経141° 33.6′）
事故の概要	貨物船はやせ丸は、東南東進中、また、漁船第三十五山仙丸 ^{やません} は、錨泊中、両船が衝突した。 はやせ丸は、球状船首に亀裂を伴う凹損等を生じ、また、第三十五山仙丸は、右舷外板に亀裂を伴う凹損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年8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 貨物船 はやせ丸、499トン 140705、アキ・マリン株式会社 72.12m（Lr）×12.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年1月 B 漁船 第三十五山仙丸、480トン 144059、有限会社山仙丸漁業 56.68m（Lr）×9.50m×4.70m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、令和3年2月28日
乗組員等に関する情報	A 船長A 63歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年4月14日 免状交付年月日 平成30年3月28日 免状有効期間満了日 令和5年4月13日 B 船長B 45歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成18年7月4日 免状交付年月日 令和3年5月26日 免状有効期間満了日 令和8年7月31日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 球状船首に亀裂を伴う凹損、左舷錨の脱落等 B 右舷外板に亀裂を伴う凹損等</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視程 約100m 海象：波高 約0.5m 八戸市には、7月29日15時23分に濃霧注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか4人が乗り組み、積荷役の目的で、茨城県鹿島港に向け、令和4年7月29日16時50分ごろ、濃霧注意報が発表されている中、八戸港を空船で出港した。</p> <p>船長Aは、出港配置を終えた乗組員に次の港での荷役に備え、船倉等の水洗いを行わせながら、レーダー2台を1.5M及び3Mに設定した上で、単独で船橋当直を続けた。</p> <p>A船は、八戸港の中央防波堤北端付近を通過後、検疫錨地の北方を通過する、真方位115°の針路及び約9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、その後、レーダー画面を見たものの、航行中の船舶を認めなかったため、周囲に航行に支障となる他船がないと思い、操舵室の左舷船尾方にある海図台に移動して航海日誌の記載を始めた。</p> <p>船長Aは、航海日誌の記載を終え、同じ針路のまま、速力を約11knに増速し、手動操舵から自動操舵に切り替えようとした際、前路にB船の緑色の航海灯と作業灯を認め、衝突の危険を感じて右舵一杯とし、機関を後進一杯としたものの、17時27分ごろA船の球状船首とB船の右舷外板の中央部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船に負傷者及び浸水がないことを確認し、本事故の発生を118番通報するとともに、船舶所有者に連絡した。</p> <p>B船は、漁獲物運搬船で、船長Bほか12人が乗り組み、13時30分ごろ、船首を南東方に向けて錨泊していた。</p> <p>船長Bは、1人で守錨当直につき、18時00分ごろに抜錨予定であったので、抜錨作業を開始する前の17時15分ごろに航海灯及び作業灯を点灯し、レーダー3台を1.5M、3M及び12Mに設定した。</p> <p>船長Bは、17時20分ごろ、レーダー画面上で八戸港の中央防波堤を通過し、右転して自船に接近するA船を確認したものの、ふだんから八戸港沖で錨泊していると自船の間近を通過する船舶が多いので、A船も同様に錨泊船であるB船を避けて通過すると思った。</p> <p>B船は、船長Bが、A船を目視で確認し、自船に真っすぐ向かって来ていることに気付いたときには、どうすることもできず、B船の右舷船尾部とA船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、B船に負傷者及び浸水がないことを確認し、本事故の発生を118番通報するとともに、船舶所有者に連絡した。</p>

	(付図1 事故発生場所概略図、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船、写真3 B船の右舷外板の損傷状況、写真4 B船の船首楼右舷側の損傷状況 参照)
その他の事項	<p>A船及びB船は、本事故当時、共に霧中信号を行っていなかった。</p> <p>船長Aは、安全管理規程に定める出航中止基準が、視程1,000m以下であったものの、出港時、約600m離れた八戸港の八太郎北防波堤がうっすらと見えたので、これまでの出入港経験から出航可能と判断して視界の回復を待たずに出港した。</p> <p>船長Aは、これまでも、視界の状態が出航中止基準以下であっても、船長判断で出航していた。</p> <p>船長Aは、これまで、八戸港域外において、検疫錨地以外で錨泊船を認めたことがなかった。</p> <p>船長Bは、自船に接近するA船に対して音響による信号等を行っていなかった。</p>
分析 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>A あり B あり</p> <p>A なし B なし</p> <p>A あり B あり</p> <p>A船は、濃霧注意報が発表されている状況下、八戸港北東方沖において東南東進中、船長Aが、レーダー画面を見たものの、周囲に航行の支障となる他船がないと思い、同じ針路で航行を続けたことから、錨泊中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、濃霧注意報が発表されている状況下、八戸港北東方沖において錨泊中、船長Bが、B船に向かって接近するA船をレーダー画面で確認したものの、A船が錨泊船であるB船を避けると思い、錨泊を続けたことからA船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、濃霧注意報が発表されている状況下、八戸港北東方沖において、A船が東南東進中、B船が錨泊中、船長Aが、レーダー画面を見たものの、周囲に航行の支障となる他船がないと思い、同じ針路で航行を続け、また、船長Bが、B船に向かって接近するA船をレーダー画面で確認したものの、A船が錨泊船であるB船を避けると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長及び船橋当直者は、港内及び港の周辺は、停泊船もあり、また、船舶交通が集中するので、予断を持たず、目視、聴覚、レーダー等を使用して適切な見張りを行うこと。 ・船長は、安全管理規程等に視界制限状態時の航行に関して規定がある場合は、それを遵守すること。 ・船長及び船橋当直者は、視界制限状態時に航行する場合等は、海

上衝突予防法に基づいて、灯火を表示するとともに霧中信号を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

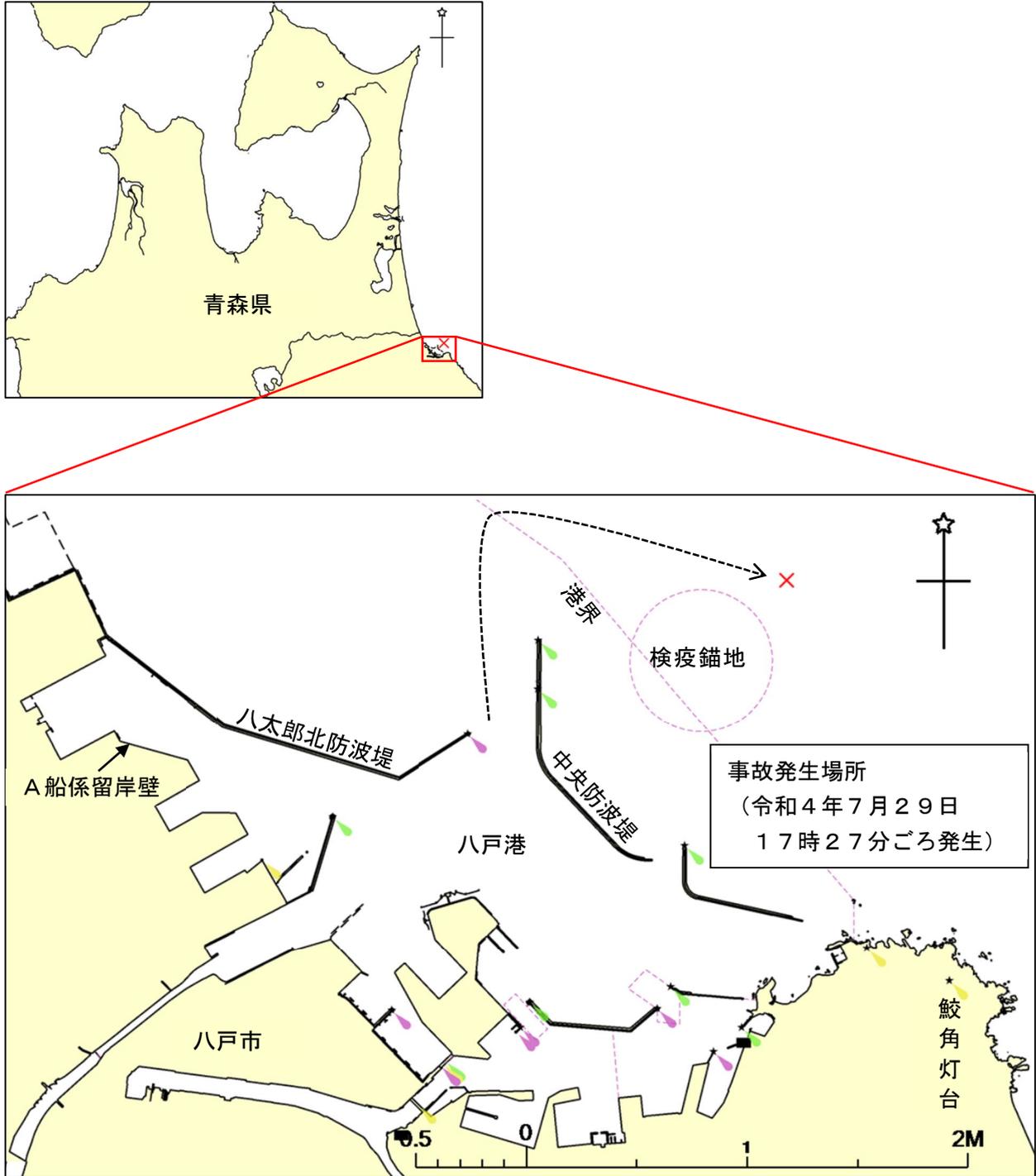


写真1 A船の損傷状況



写真2 B船



写真3 B船の右舷外板の損傷状況



写真4 B船の船首楼右舷側の損傷状況

