

## 船舶事故調査報告書

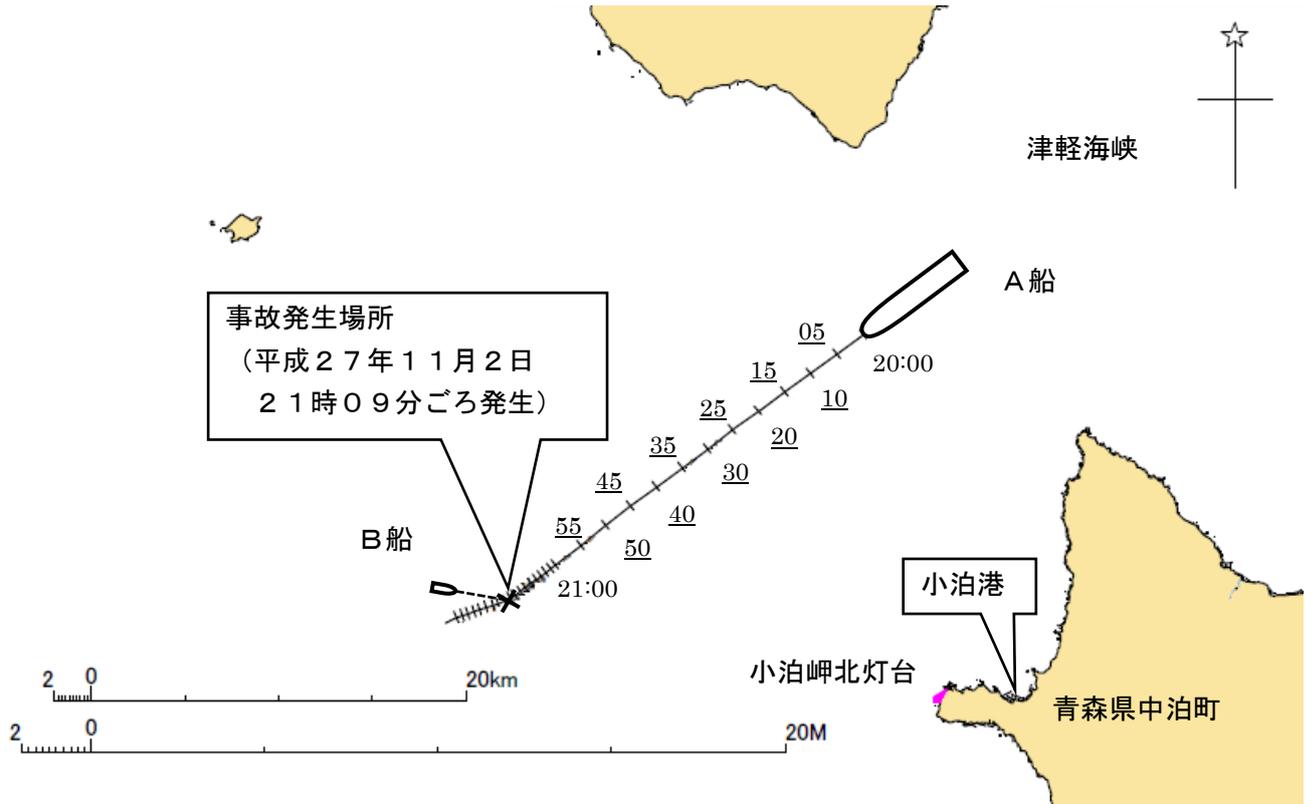
平成29年5月25日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年11月2日 21時09分ごろ
発生場所	青森県中泊町小泊岬西北西方沖 小泊岬北灯台から真方位281° 13.1海里（M）付近 （概位 北緯41° 10.8′ 東経139° 58.4′）
事故の概要	貨物船BALTIAは、南西進中、また、漁船第八漁宝丸は、東南東進中、両船が衝突した。 第八漁宝丸は、船長が負傷し、船首部に圧壊等を生じ、また、BALTIAは、右舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成27年11月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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。 BALTIAの旗国に対し、意見照会を行った。
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 BALTIA（マルタ共和国籍）、38,849トン 9286920（IMO番号）、BALTIA NOVA SCHIFFAHRTS GMBH 225.00m×32.26m×19.30m、鋼 ディーゼル機関、8,973kW、2004年10月2日 B 漁船 第八漁宝丸、6.6トン AM2-5608（漁船登録番号）、個人所有 12.61m（Lr）×3.20m×1.18m、FRP ディーゼル機関、356.72kW、平成11年9月25日 第212-11772号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（ポーランド共和国籍） 男性 50歳 免状不詳 B 船長B 男性 45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10年12月15日 免許証交付日 平成24年12月27日 （平成30年12月14日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷 1人（船長B）

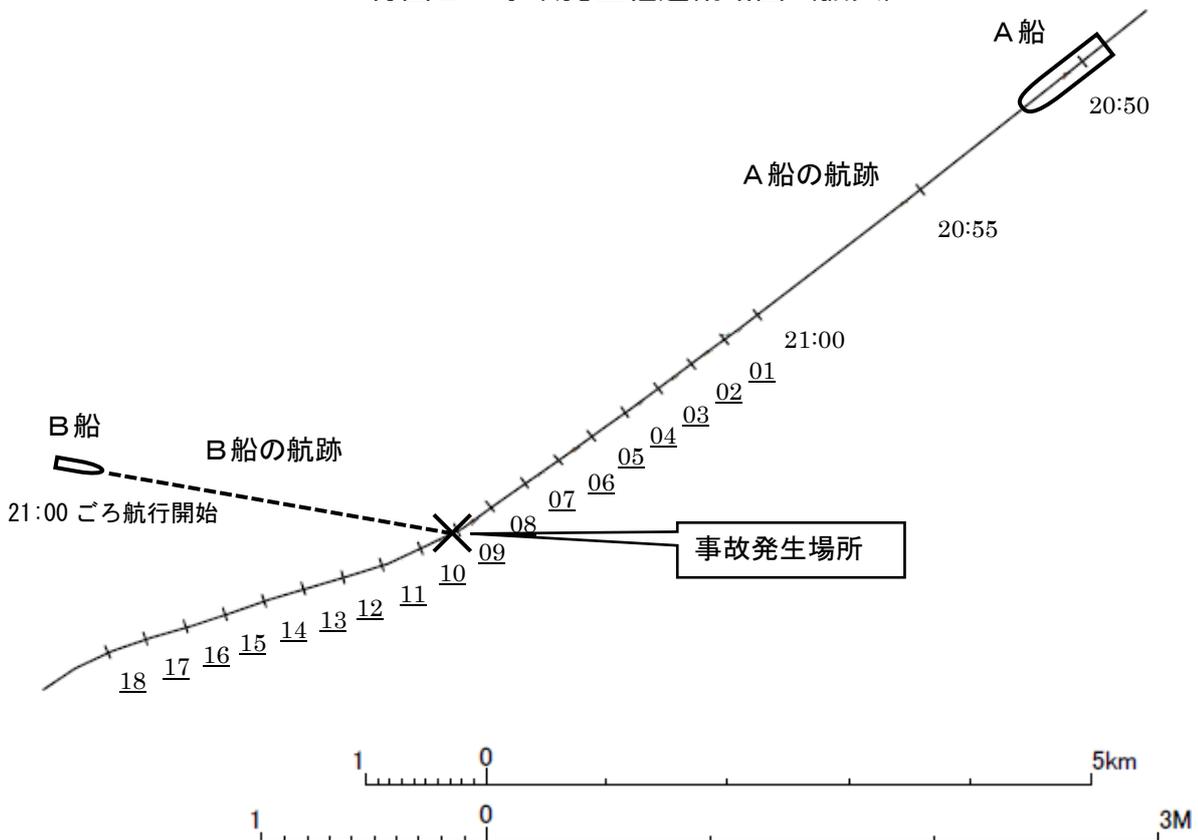
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 船首部に圧壊等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 3、視程 約2M 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか20人が乗り組み、アメリカ合衆国から大韓民国に向け、平成27年11月2日20時00分ごろ津軽海峡を約11ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で南西進していた。</p> <p>A船は、右舷船首方から接近するB船と小泊岬西北西方沖で衝突した後も南西進を続け、その後、海上保安庁から本事故に関与した可能性があるとの情報提供及び調査依頼を受け、青森県深浦町<small>ふかうら</small>鱸作<small>へなし</small>崎南西方沖で巡視船と会合し、調査に応じた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、小泊岬西北西方15M付近の漁場でいか一本釣り漁の操業を行い、船首を東南東方に向けて後片付けを行っているとき、船長Bが、レーダーで左舷船首方60°2M付近に南西進するA船の映像を視認した後、21時00分ごろ中泊町小泊港に向けて帰航を開始した。</p> <p>B船は、船長Bが操舵室で立った姿勢で単独で船橋当直につき、約10knの速力で自動操舵により東南東進した。</p> <p>B船は、船長Bが、左舷方からB船の船首方を横切る態勢で接近するA船に一度視線を向けたものの、漁獲物の選別作業が行われている前部甲板の作業を見ながら、針路及び速力を保持して航行したところ、21時09分ごろその船首部とA船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、本事故後、自力で小泊港まで航行し、また、船長Bは、衝突の衝撃で顔面等を打撲し、入港後、家族の運転する車で病院に搬送され、手当を受けた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図(拡大)、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
その他の事項	船長Bは、A船がB船の左舷方から接近し、互いに進路を横切る関係になっているので、A船がB船に接近しても、避航船であるA船がB船を避航するものと思っていた。
分析	<p>乗組員等の関与 A 不明、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A 不明、B なし</p> <p>気象・海象等の関与 A 不明、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、小泊岬西北西方沖を南西進中、B船と衝突したのと考えられるが、船長Aから情報が得られなかったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、小泊岬西北西方沖を東南東進中、船長Bが、A船がB船を避航するものと思い、漁獲物の選別作業が行われている前部甲板の作業状況を見ていて見張りを適切に行っていなかったことから、A船の</p>

	<p>方位が変わらずに接近していることに気付かずに航行し、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、A船がB船の左舷方から接近していることから、避航船であるA船がB船を避航するものと思ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、小泊岬西北西方沖において、南西進中のA船と東南東進中のB船とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・ 接近する他船を認めた場合、継続して動静を監視し、余裕のある時期に衝突を避けるための措置を講じること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図 (拡大)



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
20:00:40	41-18-28.3	140-12-09.9	235	233	11.4
20:05:50	41-17-54.3	140-11-06.0	234	233	11.3
20:10:08	41-17-25.9	140-10-13.3	234	233	11.2
20:15:00	41-16-53.7	140-09-14.3	234	233	11.2
20:20:00	41-16-20.5	140-08-13.8	234	233	11.3
20:25:09	41-15-46.0	140-07-11.5	233	232	11.4
20:30:19	41-15-10.8	140-06-09.2	233	232	11.3
20:34:59	41-14-38.8	140-05-12.4	233	232	11.3
20:40:09	41-14-03.9	140-04-09.5	234	232	11.3
20:44:59	41-13-31.0	140-03-10.9	231	230	11.3
20:49:59	41-12-55.7	140-02-12.4	230	230	11.3
20:55:00	41-12-20.2	140-01-13.5	231	230	11.3
21:00:00	41-11-45.5	140-00-13.7	232	232	11.4
21:00:58	41-11-38.8	140-00-01.9	233	232	11.4
21:01:58	41-11-32.0	139-59-49.7	233	233	11.4
21:03:08	41-11-24.0	139-59-35.3	233	233	11.4
21:03:58	41-11-18.6	139-59-25.3	234	233	11.3
21:04:58	41-11-11.9	139-59-13.2	233	233	11.3
21:05:58	41-11-05.2	139-59-00.7	235	234	11.3
21:07:00	41-10-58.6	139-58-48.1	235	234	11.3
21:08:00	41-10-52.0	139-58-36.2	233	243	11.4
21:09:00	41-10-46.9	139-58-22.5	246	244	11.0
21:10:00	41-10-42.3	139-58-09.4	247	251	11.0
21:11:00	41-10-38.9	139-57-55.6	252	253	11.1
21:12:00	41-10-35.6	139-57-40.9	253	251	11.1
21:12:58	41-10-32.5	139-57-27.6	251	249	11.0
21:13:58	41-10-28.9	139-57-14.0	251	252	11.1
21:14:59	41-10-25.5	139-56-59.5	252	251	11.1
21:15:58	41-10-22.3	139-56-45.7	253	251	11.1
21:16:59	41-10-18.9	139-56-31.7	250	244	11.0
21:17:58	41-10-14.2	139-56-18.7	240	235	10.8
21:18:58	41-10-08.3	139-56-07.5	233	231	10.9

※船位は、船橋上方に設定されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は、真方位である。