

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月5日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（陸上荷役施設）
発生日時	平成22年12月22日 14時23分ごろ
発生場所	宮城県仙台塩釜港仙台区中野ふ頭 仙台市所在の仙台北防波堤灯台から真方位274.5° 2,000m付近 （概位 北緯38° 16. 3′ 東経141° 01. 2′）
事故調査の経過	平成22年12月24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	自動車運搬船 <sup>ようしやう</sup> 蓉 翔 丸、14,790トン 135683、株式会社フジトランスコーポレーション（船舶所有者及び運航者、以下「A社」という。）、鹿児島船舶株式会社（船舶借入人） 167.00m×30.20m×17.55m、鋼 ディーゼル機関、19,125kW、平成14年9月6日
乗組員等に関する情報	船長 男性 45歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成9年3月11日 免状交付年月日 平成18年11月2日 免状有効期間満了日 平成24年3月10日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板に破口及び擦過傷、右舷船首部ハンドレール及びフェアリーダーに曲損 陸上荷役施設 アンローダーの操作室が圧壊、脚部が曲損してレールから脱輪
事故の経過	本船は、船長ほか10人が乗り組み、研修員4人を乗せ、仙台塩釜港仙台区の中野ふ頭4号岸壁に入船右舷着けするため、平成22年12月22日12時45分ごろ仙台区沖に至った。 船長は、船舶所有者の仙台支店から、入港のために沖待ちしている先船にタグボート2隻を使用させてほしい旨の依頼を受けて了承し、タグボートが先船の入港作業を終えたのち、本船の支援に来るように打ち合わせた。 船長は、仙台区の港外で待機して気象状況の変化を見ていたところ、13時00分ごろ、仙台支店と仙台区に停泊していた僚船から、港内の風向がほぼ北東であり、風速が12～13m/s、瞬間的に18～19m/sである旨の情報を入手し、午後には風が弱まるという気象会社の予報もあり、港内では風が収まるものと思い、タグボートの支援なしで入港することとし、14時00分ごろ先船の6海里（M）後方から仙台第1号灯浮標に向けて入港を開始した。

	<p>船長は、約20m/sの東風によって風下に圧流されながら、約15.3ノット(kn)の速力で北西進して仙台区に入り、沖防波堤付近を通過中、先船の係留岸壁が港奥に変更になった旨の連絡を仙台支店から受け、着岸作業時にタグボートの支援が遅れることを知ったが、航行している海域が狭く、引き返すことはできなかった。</p> <p>船長は、風向が北に回ったのを知り、減速しながら航行して北防波堤通過後に微速力前進とし、風下に圧流されるのを警戒したため、約10knの速力で西進して中野ふ頭に接近した。</p> <p>船長は、中野ふ頭に接近し過ぎていると感じていたが、係留する中野ふ頭4号岸壁に近くなってA防波堤付近で極微速力前進の約6knに減速したところ、北東の強風により船首が風上に向けて右転するようになり、舵が効かなくなった。</p> <p>船長は、微速力前進に増速して舵が効くようにしたものの、岸壁に近くなっていたことから減速し、船首が風上に向くことを抑えることができず、衝突の危険を感じて後進をかけ、船首尾のスラスターを使用した。14時23分ごろ本船の船首部が中野ふ頭1号岸壁のアンローダーに衝突した。</p> <p>本船は、後進をかけて岸壁を離れ、中野ふ頭4号岸壁に出船左舷着けで着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東北東、風速 約20～30m/s、視程 約2M  海象：波高 1.5～2m、潮汐 高潮期</p> <p>東北地方の南部を低気圧が発達しながら北東進して仙台区に接近しており、宮城県東部仙台には平成22年12月22日10時34分に暴風及び波浪警報が発表されていた。</p> <p>仙台管区気象台の12月22日の観測気圧(海面)は、次のとおりであった。</p> <p>13時30分 996.6hpa(気圧)  14時00分 995.0hpa  14時20分 994.0hpa</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故当時、車輛828台及びシャーシ145台を積載し、喫水が船首約7.15m、船尾約7.85mであった。</p> <p>船長は、22日朝は風速30m/s近くになるが、昼から弱まるという気象予報を入手していた。また、12時45分～13時00分ごろ、仙台第1号灯浮標付近では平均風速が15m/sぐらいであることを観測した。</p> <p>船長は、入港を開始する前、船橋内に設置された気圧計で気圧を観測していなかった。</p> <p>A社の運航基準では、入港予定の港内の気象及び海象が次に掲げる条件のいずれかに達していると認めるときは、入港を中止し、適宜の海域での錨泊その他の適切な措置をとらなければならない旨が規定されていた。また、タグボートの使用基準はなく、船長の判断に任されていた。</p> <p>(1) 風速が20m/s以上  (2) 波高が1.5m以上  (3) 視程が1,000m以下</p> <p>運航管理者は、本事故当時、タグボートを使用すれば本船は仙台区に入港可能であると思っていた。</p>

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	あり なし あり 本船は、低気圧が接近し、暴風及び波浪警報が発表されている状況下、仙台塩釜港仙台区の港外で待機していた際、船長が港内では風が収まるものと思い、タグボートの支援なしで入港したことから、風速約20～30m/sの風により係留予定岸壁付近で船首が風上に向けて右転し、アンローダーに衝突したものと考えられる。 船長は、港内の風が、風速12～13m、最大約18～19m/sであり、また、午後には風が弱まる旨の情報を得ていたことから、港内では風が収まると考えたものと考えられる。
原因	本事故は、低気圧が接近し、暴風及び波浪警報が発表されている状況下、本船が、仙台塩釜港仙台区の港外で待機していた際、船長が港内では風が収まるものと思い、タグボートの支援なしで入港したため、風速約20～30m/sの風により係留予定岸壁付近で船首が風上に向けて右転し、アンローダーに衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	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。 ・強風下で入出港する際は、自船の操船可能限界を考慮し、タグボートの支援を受けること。	