

船舶事故調査報告書

平成24年9月6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 |
| 発生日時 | 平成23年6月1日 14時37分ごろ |
| 発生場所 | 宮城県仙台塩釜港塩釜区 塩竈市所在の塩釜漁港東防波堤灯台から真方位220° 350m付近 （概位 北緯38° 19.3′ 東経141° 02.9′） |
| 事故調査の経過 | 平成23年6月22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 廃棄物排出船 第五扇 ^{せんえい} 栄丸、1,598トン 134933、富二栄海運株式会社及び富二栄産業株式会社 74.41m×14.20m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、2,647kW、平成8年9月 B ケミカルタンカー 第八十二 ^{とうよう} 東洋丸、1,527トン 133539、大和海運株式会社 88.80m×13.00m×6.45m、鋼 ディーゼル機関、2,059kW、平成5年5月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 51歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年3月17日 免状交付年月日 平成19年8月24日 免状有効期間満了日 平成25年3月16日 B 船長B 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成3年11月21日 免状交付年月日 平成18年3月14日 免状有効期間満了日 平成23年11月20日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 船首部外板に凹損及び球状船首部に擦過傷 B 左舷中央部外板に凹損及び左舷外板に破口 |
| 事故の経過 | A 船は、船長Aほか9人が乗り組み、仙台塩釜港の塩釜区第1区の塩釜漁港北東方の塩釜市新浜の岸壁で清水の補給を終え、平成23年6月1日14時25分ごろ離岸して出航を開始した。 船長Aは、塩釜信号所（以下「信号所」という。）に出航時刻を携帯電話で確認した際、入航船が航路を出たら管制信号が出航可に変更されること、貞山ふ頭からB船が出航すること、及び出航を早くすることとの連絡を受け、A船がB船より早く出航する旨の連絡と思い、機関長を機関の操 |

| | |
|---------------|---|
| | <p>縦に就かせて操船に当たり、極微速力前進から速力を上げながら南西進した。</p> <p>船長Aは、船首方の貞山ふ頭からB船が離棧して出航を開始したことを認め、なぜ離棧するのか疑問に思った。その後、A船は、航路から出てきた入航船と左舷対左舷で通過した。</p> <p>船長Aは、A船がB船より早く出航するので、B船より先に航路に入るのだからB船が減速して停まるものと思い、港内全速力前進に増速し、14時34分ごろ航路入口まで約500mとなり、B船が約1,100mに接近していたものの、依然、A船がB船より先に航路に入らなくてはならないと思って左舵を取った。</p> <p>A船は、航路入口に向けて約7.8ノット(kn)の対地速力で左旋回を始めたところ、間近にB船が接近し、危険を感じた船長Aが機関を停止して全速力後進をかけたが、14時37分ごろ、塩釜漁港東防波堤灯台南西方において、船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか10人が乗り組み、塩釜区第2区の企業の棧橋で揚荷役を終え、14時30分ごろ離棧して出航を開始した。</p> <p>船長Bは、船舶代理店から出航船がある旨を聞いており、機関長を機関の操縦に当たらせて操船を行っていたが、船首配置の一等航海士より北方からA船が出航する旨の報告を受け、14時33分ごろ航路入口まで約800mの貞山ふ頭第4バース付近を航行中にA船を初めて視認した。</p> <p>船長Bは、A船の船首の波の様子から、B船の方がA船より速く、先に航路に入ることができるものと思い、14時34分ごろA船が約1,100mに接近していたものの、可変ピッチプロペラの翼角を半速力前進の10°として増速しながら約6.8knの対地速力で北東進した。</p> <p>船長Bは、間もなくA船が左転して船体全体が見えるようになって増速していることが分かり、翼角を5°に下げて減速し、一等航海士からA船が迫る旨の報告を受け、衝突の危険を感じて翼角を0°としたのちに全速力後進をかけたが、14時37分ごろB船とA船が衝突した。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、本事故発生後に信号所に連絡の内容を確認したところ、早く出航するのではなく、気を付けて出航するようにとの内容であり、A船が先に航路に入るものと考えたのは思い違いと分かった。</p> <p>船長Aは、B船に対して汽笛により注意喚起信号を行わなかった。</p> <p>船長Bは、出航する際、信号所から出航の順番について連絡を受けたことはなく、信号が出航可になると他船と一斉に出航しており、本事故の際も出航の順番についての連絡を受けていなかった。</p> <p>船長Bは、入航する際、自船より小さい船と航路付近で行き会った経験があり、A船を視認して小さなガット船と思い、A船、B船共に航路に入ることが可能であるという考えもあった。</p> <p>船長Bは、B船が先に航路に入るものと思い、A船に対して汽笛により注意喚起信号を行わなかった。</p> <p>A船及びB船は、出航中、VHF無線電話による交信を行っていなかった。</p> <p>船長Bは、本事故後、船橋に機関長のほかに1人おり、A船をVHFで</p> |

| | |
|----|--|
| | 呼び出してB船より先にA船を出航させていれば、本事故の発生を防げた と思った。 |
| 分析 | <p>乗組員等の関与 A あり、B あり</p> <p>船体・機関等の関与 A なし、B なし</p> <p>気象・海象の関与 A なし、B なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>A船は、仙台塩釜港の塩釜区第1区を南西進中、船長Aが、信号所より受けた連絡から、A船がB船より早く出航するものと思い込み、B船が航路入口に接近していたものの、増速して航路入口に向けて左転を始めたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、塩釜区第2区を北東進中、船長Bが、A船船首の波の状況から、B船の方がA船より速く、先に航路に入ることができるものと思い、A船が航路入口に接近していたものの、増速したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船及びB船は、VHF無線電話による交信を行い、航路に入る順番を確認していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、仙台塩釜港塩釜区において、航路入口に向けてA船が南西進中、B船が北東進中、船長Aが、信号所より受けた連絡から、A船がB船より早く出航するものと思い込み、増速して左転を始め、また、船長Bが、B船の方がA船より先に航路に入ることができるものと思い、増速したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <p>本事故後、B船は、船橋の入出港体制を機関長のほかに1人増員して3人体制とした。</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"> ・ 入出港時の船橋には、船長を補佐する航海士を配置することが望ましい。 ・ 他船と同じ時間帯に入出航を行う際、VHF無線電話を積極的に使用して航路に入る順番についての情報交換を行うこと。 |