

船舶事故調査報告書

平成25年1月31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8月5日 05時20分ごろ |
| 発生場所 | 宮城県仙台塩釜港仙台区 仙台市所在の仙台沖防波堤東灯台から真方位102° 1,450m 付近 (概位 北緯38° 15.6′ 東経141° 05.1′) |
| 事故調査の経過 | 平成23年8月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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 ^{しんあさひ} 新旭丸、499トン 132403、新正海運有限公司 76.25m×11.70m×7.18m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成5年9月16日 B 貨物船 ^{こうせい} 第三弘聖丸、499トン 140605、芙蓉海運株式会社 74.30m×12.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成19年7月3日 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 41歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成4年9月24日 免状交付年月日 平成19年4月9日 免状有効期間満了日 平成24年9月23日 B 航海士B（一等航海士） 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年5月14日 免状交付年月日 平成21年2月5日 免状有効期間満了日 平成26年2月16日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A 船首部外板に亀裂及び凹損、球状船首部に破口 B 右舷船首部外板に凹損 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aほか4人が乗り組み、霧により視程が200～500mの状況下、仙台塩釜港仙台区の沖防波堤東側の錨地から中野ふ頭 |

| | |
|---------------|---|
| | <p>に向かうために抜錨し、平成23年8月5日05時12分ごろ船長Aが、針路340°（真方位、以下同じ。）、対地速力6～7ノット（kn）とし、手動操舵で水路に向かった。</p> <p>船長Aは、揚錨作業を終える頃、レーダーで左舷方約1.5海里にB船の映像を認め、B船の動静を監視して出航していることが分かり、VHF無線電話でB船を呼び出したが応答がなかった。</p> <p>船長Aは、B船は沖防波堤を通過したらすぐに右転してA船と左舷対左舷で通過するものと思い、自動霧中信号のスイッチを入れ、船首配置に見張りとしてB船の霧中信号が聞こえたら報告するように指示して同じ針路、速力で航行した。</p> <p>船長Aは、B船を視認できないで航行していたところ、船首配置の一等航海士から「機関を後進にかけよう」の報告があり、船長は右舵を取ったのちに機関を後進にかけたが、霧の中にB船の船首部を認めた05時20分ごろ、仙台沖防波堤東灯台東方において、A船の船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、霧により視程が約1,000mになった状況下、8月5日05時00分ごろ、千葉港に向かうため、仙台区港奥の企業の岸壁を離岸し、航海士Bが操船に当たり手動操舵で水路に沿って航行した。</p> <p>航海士Bは、沖防波堤から北西方に位置する新北防波堤付近に至った頃、霧により視程が約400mになったが、霧中信号を行わずに航行し、約090°の針路、対地速力7～8knで航行しているとき、レーダー画面で右舷方にA船の映像を認めた。</p> <p>航海士Bは、A船の動静を監視し、A船が入航していることが分かったが、沖防波堤から仙台第1号及び同第2号灯浮標（以下「仙台」を省略する。）までの水路を航路であると考えていたので、A船が航路を航行するB船を避航するものと思った。</p> <p>航海士Bは、第1号及び第2号灯浮標の間を通過したら右転して南進する予定であり、沖防波堤を通過する頃に針路を約118°に変針し、同じ針路、速力で航行していたところ、A船がB船を避航しないので汽笛により短音を3回鳴らして右舵を取り、機関を全速力後進にかけたが、05時20分ごろA船とB船が衝突した。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 霧、風 なし、視程 約100m 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：04時41分ごろ</p> <p>仙台市東部には、2日01時45分濃霧注意報が発表され、本事故当時、継続中であつた。</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>船長Aは、仙台区を出航するときいつも沖防波堤を通過すると右転していたこともあり、B船が沖防波堤を通過したら右転するものと思った。</p> |

| | |
|--|---|
| | <p>航海士Bは、本事故当時、水路の外にはがれきがあるかもしれないと思い、水路に沿って航行し、第1号及び第2号灯浮標を通過してから変針する予定にしていた。</p> <p>航海士Bは、B船が航路を航行しているのでA船に対して優先するものと思い、霧中信号を行わなかったが、本事故後、沖防波堤から第1号及び第2号灯浮標までの間が航路ではないことを知った。</p> <p>航海士Bは、VHF無線電話のスイッチを入れていたが、A船の呼び出しを聞いておらず、A船の霧中信号を衝突後に聞いていた。</p> <p>航海士Bは、船長の経験が約30年あり、いつも入出航時の操船に当たっており、本事故当時、船長Bは船首部で作業をしていた。</p> <p>A船及びB船は、法定灯火を点灯していた。</p> |
| <p>分析</p> <p>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</p> | <p>A あり、B あり A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、霧により視界制限状態となった仙台塩釜港仙台区を錨地から水路に向けて北西進中、船長Aが、出航しているB船は防波堤を通過したら右転するものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界制限状態となった仙台塩釜港仙台区を水路に沿って南東進中、航海士Bが、沖防波堤から第1号及び第2号灯浮標までの水路を航路と思っていたので、A船が航路航行中のB船を避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所付近では、事故当時、霧により視程が約100m未満であったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、霧により視界制限状態となった仙台塩釜港仙台区において、A船が水路に向けて北西進中、B船が水路に沿って南東進中、船長Aが、B船は防波堤を通過したら右転するものと思い、針路及び速力を保持して航行し、また、航海士Bが、A船がB船を避航するものと思い、針路及び速力を保持して航行したため、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> |
| <p>参考</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"> ・自船のふだんの操船にとらわれず、他船の動静については、慎重に判断すること。 ・視界制限状況下、自船の正横より前方にある他の船舶と著しく接近することを避けることができない場合は、針路を保つことができる最小限度の速力に減じなければならない。また、必要に応じて停止しなければならないこと。 |