

# 船舶事故調査報告書

平成25年8月1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25年3月2日 00時47分ごろ
発生場所	岩手県釜石市釜石港内 釜石港湾口南防波堤灯台から真方位300° 1,500m付近 (概位 北緯39° 15.8′ 東経141° 55.0′)
事故調査の経過	平成25年4月17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 <sup>てんよう</sup> 天洋丸、749トン 133588、株式会社中津留組 84.00m×12.80m×7.80m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年3月 B 油タンカー <sup>おおず</sup> 大洲丸、699トン 132076、平汽船株式会社 73.00m×11.60m×5.45m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、平成4年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年7月8日 免状交付年月日 平成23年6月9日 免状有効期間満了日 平成28年10月23日 B 船長B 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年8月20日 免状交付年月日 平成21年4月20日 免状有効期間満了日 平成26年11月14日
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板凹損及び擦過傷 B 船首部から右舷中央部にかけて外板凹損、ハンドレール等曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、荒天避難のため、平成25年3月1日07時40分ごろ、釜石港に入港し、釜石港第2区検疫錨地北北東方の水深約43mの所に左舷錨を投じ、錨鎖5節を伸出して錨

	<p>泊した。</p> <p>船長Aは、深夜、急に風が強くなってきたので昇橋したのち、レーダー及び目視で周囲を確認していたところ、B船が走錨してA船に接近していることに気づき、乗組員に機関のスタンバイにかかるように指示し、B船に対して汽笛による注意喚起信号及びVHF無線電話による呼び掛けを行ったが、B船からの応答などがなく、3月2日00時47分ごろスタンバイ中にB船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、釜石港で灯油全量の揚げ荷役を終え、千葉県千葉港に向けて出港する予定であったが、途中で荒天が予想されたので、3月1日09時45分ごろ釜石港第2区検疫錨地北西方の水深約27mの指定錨地に左舷錨を投じ、錨鎖4節を伸出して錨泊した。</p> <p>船長Bは、21時00分ごろ昇橋して西の風が約3m/sであることを確認し、風はまだ強くないと思い、降橋して自室に戻った。</p> <p>船長Bは、風が強くなれば、停泊当直者を配置する予定であったが、本事故前日に余り寝ておらず、睡眠不足の状態であり、いつしか居眠りに陥り、本船は、停泊当直者が配置されていなかった。</p> <p>船長Bは、大きな衝撃を感じて目覚め、直ちに昇橋したところ、B船が走錨し、右舷中央部がA船の船首部に衝突したことを確認した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風速 約13.0m/s（最大瞬間風速約21.6m/s）、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、波高 約1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>両船は、本事故当時、白色全周灯2個、作業灯及び居住区外側の照明灯（以下「法定灯火等」という。）を表示していた。</p> <p>A船は、本事故当時、停泊当直者を配置していなかったが、船長Aが、自室で風が急に強くなってきたことに気付いて昇橋した。</p> <p>B船の喫水は、船首約1.45m、船尾約3.60mであった。</p> <p>B船の船舶自動識別装置（AIS）の情報記録による状況は、付表1のとおりであった。</p> <p>（付表1 B船のAIS情報記録 参照）</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、釜石港で法定灯火等を表示して錨泊中、船長Aが、昇橋してレーダー及び目視で周囲を確認していたところ、B船が走錨してA船に接近していることに気づき、B船に対し、汽笛による注意喚起信号及びVHF無線電話による呼出しを行ったものの、B船からの応答がなく、A船の船首部とB船の右舷中央部とが衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、釜石港内で法定灯火等を表示して錨泊中に走錨した際、船長Bが、風が強くなれば、停泊当直者を配置する予定でいたものの、居眠りに陥っていたことから、停泊当直者がおらず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、釜石港において、A船及びB船が錨泊中、B船が走錨したが、船長Bが、居眠りに陥っていたため、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>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>・錨泊中、荒天が予想される場合には、停泊当直者を配置するとともに、風向及び風速の変化並びに他船の動静に十分注意し、機関、舵、揚錨機などをいつでも使用できるように準備しておくこと。</li> </ul>

付表1 B船のAIS情報記録  
(平成25年3月2日00時00分～47分)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
00:00:00	039-15-48.2	141-54-19.6	279	192.6	0.4
00:10:00	039-15-49.3	141-54-19.4	256	183.8	0.5
00:20:03	039-15-49.2	141-54-19.6	276	256.7	0.5
00:30:00	039-15-48.5	141-54-22.9	254	167.0	0.5
00:35:00	039-15-47.0	141-54-29.6	001	100.3	1.8
00:36:01	039-15-46.7	141-54-32.0	337	088.2	1.9
00:37:02	039-15-46.6	141-54-35.2	338	082.8	1.9
00:38:02	039-15-46.9	141-54-37.3	311	088.6	1.5
00:39:00	039-15-46.9	141-54-38.5	322	087.2	1.6
00:39:10	039-15-46.9	141-54-39.6	323	086.4	1.3
00:39:20	039-15-47.0	141-54-39.9	322	078.9	1.5
00:39:31	039-15-46.9	141-54-39.5	324	085.9	1.3
00:39:40	039-15-47.0	141-54-40.5	321	090.4	1.3
00:39:41	039-15-47.0	141-54-40.6	321	087.4	1.3
00:39:42	039-15-47.0	141-54-39.8	322	088.0	1.2
00:39:55	039-15-47.0	141-54-40.2	321	085.1	1.3
00:40:03	039-15-47.0	141-54-40.4	321	097.4	1.2
00:41:05	039-15-47.3	141-54-42.9	310	075.7	1.5
00:44:05	039-15-47.4	141-54-49.6	347	088.5	2.4
00:47:30	039-15-46.5	141-54-56.3	021	113.3	2.0