

船舶事故等調査報告書

平成25年2月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012仙第8号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年2月25日（土） 10時55分ごろ
発生場所	宮城県塩竈市仙台塩釜港塩釜区東方沖 宮城県東松島市所在の波島 ^{はしま} 灯台から真方位129°4.4海里（M）付近 （概位 北緯38°16.1′ 東経141°15.5′）
事故等調査の経過	平成24年3月1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	A 砂利運搬船 第百六十八 ^{ほうせい} 鳳生丸、499トン 141156、鳳生汽船株式会社 B 遊漁船 ^{マリン} ^{フィッシング} ^{クラブ} MARINE FISHING CLUB、1.8トン 210-53331宮城、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） B 船長B、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首外板に擦過傷 B 左舷船首部及び左舷中央部外板圧壊
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、雪により視界が制限された状況下、航行中の動力船の法定灯火を表示し、宮城県女川町女川港へ向けて針路110°（真方位）、対地速力11.5ノットで自動操舵により航行した。 船長Aは、単独で船橋当直に就き、レーダー及び目視による見張りを行っていたところ、衝突の直前、A船の左舷船首方にB船を視認して衝突の危険を感じ、手動操舵に切り換えて右舵を取り、汽笛を鳴らしたが、平成24年2月25日10時55分ごろ、仙台塩釜港塩釜区東方沖において、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、知人及び釣り客の計2人を乗せ、航行中の動力船の法定灯火を表示し、船首を西方に向けて機関をアイドリング状態として漂泊していた。 船長Bは、船体中央部後方の操舵席で目視による見張りを行っており、知人及び釣り客は、操舵席の後部にいた。 船長Bは、衝突の数秒前、B船の右舷船首方にA船を初認し、機関を前進にかけて右舵を取ったものの、A船と衝突した。

	両船は、自力で塩釜区に入港した。
気象・海象	<p>気象：天気 雪、風向 北、風力 4、視程 約300m</p> <p>海象：波向 北、波高 約0.5～1m</p> <p>塩竈市には、本事故当時、大雪注意報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>A船は、本事故当時、レーダーを2台作動させ、3Mレンジと1.5Mレンジに設定していたが、船長Aは、B船の映像を認めなかった。</p> <p>A船は、レーダーの接近警報を切っていた。</p> <p>B船は、レーダーがなかった。</p> <p>B船は、事故当日の06時00分ごろ仙台塩釜港塩釜区を出港したが、雪は降っていなかった。</p> <p>両船は、視界制限状態における音響信号（以下「霧中信号」という。）を行っていなかった。</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	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、雪により視界制限状態となった仙台塩釜港塩釜区東方沖を東南東進中、船長Aが、霧中信号を行わず、レーダー及び目視による見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、雪により視界制限状態となった仙台塩釜港塩釜区東方沖において漂泊中、船長Bが、霧中信号を行わず、目視による見張りを適切に行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、雪により視界制限状態となった仙台塩釜港塩釜区東方沖において、A船が東南東進中、B船が漂泊中、船長A及び船長Bが霧中信号を行わず、見張りを適切に行っていなかったため、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"> ・ 視界制限状態の海域を航行する際は、霧中信号を行い、安全な速力で航行すること。 ・ 船橋当直者は、レーダーを気象状況等の変化に応じて適切に調整するとともに、短距離レンジに切り換えるなどして小型船舶の映像を見落とさないようにすること。