

船舶事故等調査報告書

平成25年7月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013仙第2号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年11月17日 01時45分ごろ
発生場所	岩手県釜石市釜石港第2区検疫錨地東側 釜石港湾口南防波堤灯台から真方位272°1,016m付近 (概位 北緯39°15.4′ 東経141°55.2′)
事故等調査の経過	平成25年1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	A ケミカルタンカー ^{あいわ} 愛和丸、491トン 140721、大豊運輸株式会社 B 土運船 AMB-DV、約5,400トン なし、青木マリーン株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に凹損等 B 右舷船尾部外板に凹損及び右舷船尾部ハンドレールに曲損
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、法定灯火を表示し、船長Aが単独で船橋当直に就き、操舵スタンドの前でレーダー及び目視による見張りをを行い、一等航海士Aを船首に、二等航海士Aを船尾にそれぞれ配置して見張りに当たらせて釜石港第2区を西進していた。 B船は、釜石港湾口防波堤のケーソン撤去工事に従事しており、釜石港第2区検疫錨地東側において、錨泊中を示す灯火を表示して船首部から錨鎖を約200m繰り出し、船首を北西方に向けて無人で錨泊していた。 船長Aは、釜石港湾口防波堤（北堤）南端と釜石港湾口防波堤（南堤）北端との間を船首目標とし、真方位約265°の針路、約3ノットの対地速力で手動操舵によって航行していたところ、多数の土運船が灯火を表示して釜石港第2区検疫錨地周辺に停泊する中、一等航海士Aから前方に土運船を発見した旨の報告を受けた。 船長Aは、船首方約500mにB船を初めて視認したが、その後、目を離し、衝突の直前にB船に気付いて右舵一杯を取り、機関を後進としたものの、平成24年11月17日01時45分ごろA船の船首部とB船の船尾部とが衝突した。 A船は、自力航行で釜石港南棧橋北側に着岸した。 B船は、工事終了後に修理を行うこととした。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 1、視界 良好 海象：風浪波高 約0.5m、うねり 北西</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、船首両舷側及び船尾左舷側に赤色点滅灯を、船尾右舷側に白色点滅灯をそれぞれ点灯していた。</p>
<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>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし A船は、釜石港第2区を西進中、同区には多数の船舶が灯火を表示して錨泊していたが、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったことから、B船の灯火に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、釜石港第2区において、A船が西進中、B船が錨泊中、多数の船舶が灯火を表示して錨泊していたが、船長Aが、見張りを適切に行っていなかったため、B船の灯火に気付かず、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>船長Aは、本事故後、再発防止策として、船橋当直を2人体制にすることとした。 B船は、本事故後、赤色点滅灯を黄色点滅灯に交換した。 B船が従事していたケーソン撤去工事の担当者は、入港船舶に対して作業船が錨泊している旨を周知した。 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。 ・入港する際は他船の映像を早期に発見できるようにレーダーのレンジを適宜変えて見張りを行うこと。</p>