

船舶事故調査報告書

平成26年9月4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

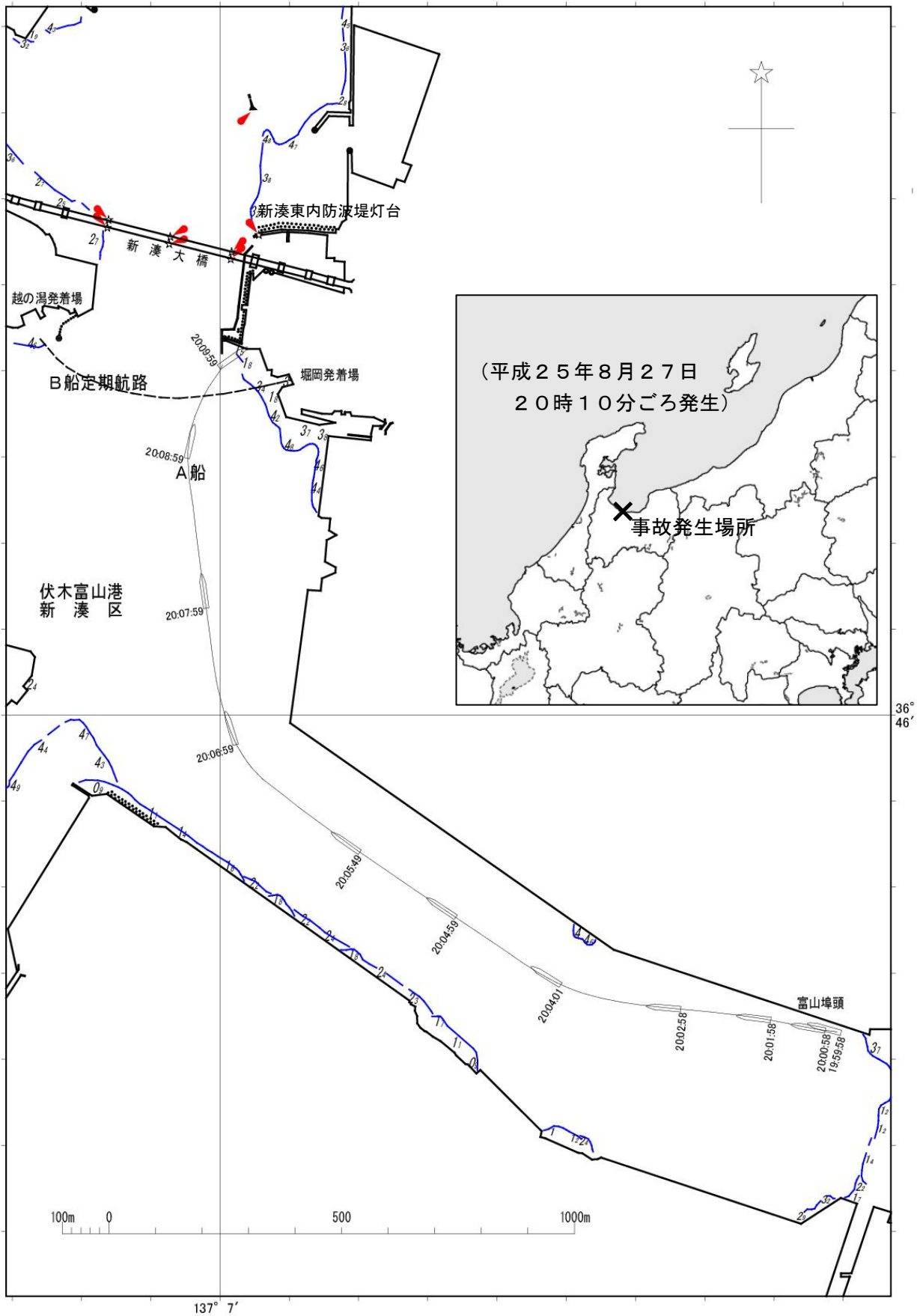
事故種類	乗揚
発生日時	平成25年8月27日（火） 20時10分ごろ
発生場所	富山県伏木富山港の新湊区港口 富山県射水市所在の新湊東内防波堤灯台から真方位189°260m付近 （概位 北緯36°46.4′ 東経137°07.0′）
事故調査の経過	平成25年8月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 第三十五三晃丸、498トン 140762、三晃海運有限公司 71.56m (Lr) × 11.80m × 7.52m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成20年3月 B 旅客船兼自動車渡船 こしのかた、46トン 127639、富山県 17.00m × 5.80m × 1.70m、鋼 ディーゼル機関2基、154kW（合計）、昭和62年11月10日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和53年2月24日 免状交付年月日 平成23年4月19日 免状有効期間満了日 平成28年6月12日 B 船長B 男性 61歳 一級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年12月11日 免状交付年月日 平成24年12月7日 免状有効期間満了日 平成30年10月11日
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに凹損 B なし
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、伏木富山港新湊区富山ふ頭で

	<p>積荷を行い、船首喫水約3.26m、船尾喫水約4.43mで離岸した後、船長Aが、単独で船橋当直を行い、港口に向け、約10ノット(kn)の対地速力で手動操舵により、北進していたところ、右舷前方に赤灯を見せて航行しているB船を認めた。</p> <p>船長Aは、しばらくの間、B船の方位を観測し、B船の方位に変化がなく、両船が接近していたので、衝突のおそれを感じ、右舵一杯として機関を全速力後進としたところ、A船は、B船と約10mの距離で通過して衝突は免れたものの、停止せず、平成25年8月27日20時10分ごろ伏木富山港新湊区港口の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、万葉線電車の越ノ瀧^{こし}ノ^{かた}瀧駅発着に合わせ、新湊区港口西側の越の瀧発着場及び港口東側の堀岡発着場の間を運航しており、堀岡発着場において、船首着けで旅客を下船させた後、後進して出発していた。</p> <p>船長Bは、越の瀧発着場に向首して航行する際、北側から南進して来る入港船に対し、B船が海上衝突予防法の横切り船の航法における避航船となるので、入港船がある場合はその進路を避ける必要があると思い、左回頭をしながら、入港船の有無を確認し、入港船がいなかったため、越の瀧発着場に向首して増速した後、左舷側を見たところ、やや緑灯色の強い両舷灯を見せたA船に気付いた。</p> <p>船長Bは、B船がA船に対し、海上衝突予防法の横切り船の航法における保持船に当たると思い、また、A船の方位が船尾方に変化していたので、衝突のおそれはないものと思い、航行を続けていたところ、A船が乗り揚げたことに気付き、越の瀧発着場に着岸後、運航管理者に状況の報告を行い、B船の定期運航を続けた。</p> <p>A船は、バラスト水を排出して船体を浮上させて自力で離礁し、新湊区の公共岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 A船の航行経路図、付図2 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 高潮時、潮高 約0.4m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、B船が港口を運航していることを知っていたが、本事故発生時には運航していないものと思っていた。</p> <p>船長Aは、B船との衝突のおそれを感じた際、避航動作をとることに集中しており、注意喚起信号を行わなかった。</p> <p>B船は、レーダーを設置していたものの、船長Bは、視界が良いので目視できると思い、レーダーを待機状態として使用していなかった。</p> <p>船長Bは、大型の入出港船以外の情報を知らなかった。</p> <p>B船の運航管理者は、A船の動静を把握していなかった。</p> <p>富山県の運航管理規程によれば、運航に必要な情報の収集及び伝達</p>

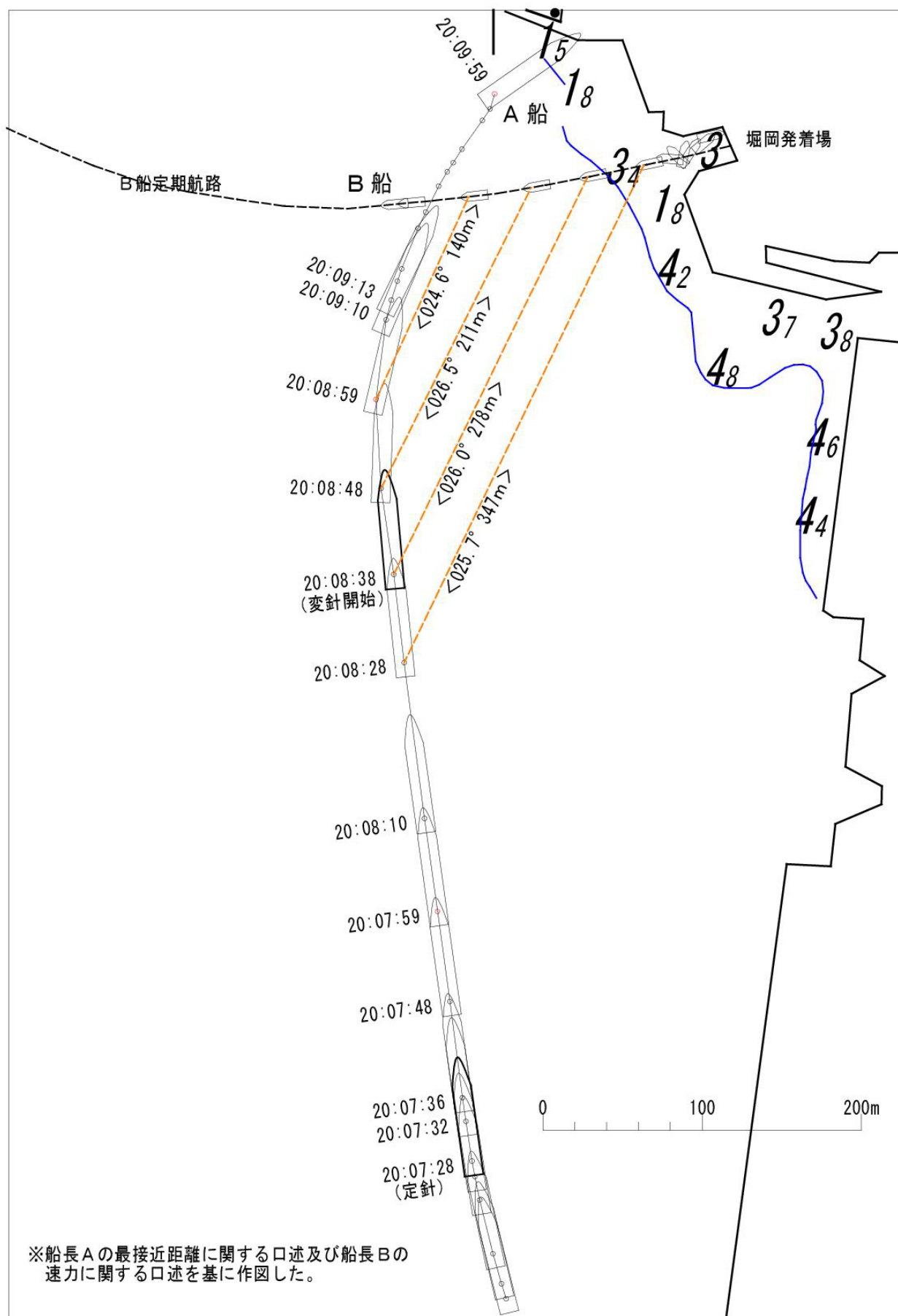
	<p>に関する運航管理者の措置は、次のとおりであった。</p> <p>第29条 運航管理者は、次に掲げる事項を把握し、(4)及び(5)については必ず、その他の事項については、必要に応じて船長に連絡するものとする。</p> <p>(1) 気象、海象に関する情報</p> <p>(2) 港内事情、航路の自然的性質</p> <p>(3) 陸上施設の状況</p> <p>(4) 水路通報、港長公示等官公庁の発する運航に関する情報</p> <p>(5) 乗船した旅客数及び車両数</p> <p>(6) 乗船待ちの旅客数及び車両数</p> <p>(7) 船舶の動静</p> <p>(8) その他、航行の安全の確保のために必要な事項</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 あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、伏木富山港新湊区を北進中、船長Aが、右舷前方を航行していたB船と衝突するおそれを感じ、右舵一杯として機関を全速力後進としたところ、B船との衝突は免れたものの、停止しなかったことから、新湊区港口の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>B船は、伏木富山港新湊区港口を越の渦発着場に向けて増速して航行中、船長Bが、両舷灯を見せたA船に気付いたが、B船が、A船に対し、海上衝突予防法の横切り船の航法における保持船に当たると思い、また、A船の方位が船尾方に変化していたので、衝突のおそれはないものと思ひ、航行を続けていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、伏木富山港新湊区において、A船が北進中、B船が西進中、船長Aが、右舷前方を航行していたB船と衝突するおそれを感じ、右舵一杯として機関を全速力後進としたところ、B船との衝突は免れたものの、A船が、停止しなかったため、新湊区港口の浅瀬に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<p>B船の運航管理者は、本事故後、次の対策を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、日没後及び視界不良時において、離岸前にレーダーで他船の存在を確認すること。 ・ 機関長は、離岸の際、後方の海面及び出入港船の存在を確認し、異常があれば、船長に報告すること。 ・ 船舶代理店からの入出港船情報が入った場合は、船長への連絡を確実にすること。 <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"> ・ 港内を航行する際は、その時の状況に適した距離で停止すること

	<p>ができる速力、また、他の船舶に危険を及ぼさないような速力で航行すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 予断や思い込みを避け、全周に対して見張りを行うこと。・ 注意喚起信号を適切に行うこと。
--	--

付図1 A船の航行経路図



付図2 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位(北緯、東経) (° -' -")		船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
19:59:58	36-45-37.9	137-07-53.4	286	336.5	0.1
20:00:58	36-45-38.1	137-07-52.1	280	281.5	2.2
20:01:58	36-45-38.8	137-07-47.4	277	280.2	4.7
20:02:58	36-45-39.5	137-07-39.6	275	275.4	7.2
20:04:01	36-45-41.3	137-07-29.2	302	292.8	8.5
20:04:59	36-45-46.1	137-07-20.1	304	303.1	9.4
20:05:49	36-45-50.6	137-07-11.8	305	305.0	9.8
20:06:59	36-45-58.2	137-07-01.2	343	328.7	9.6
20:07:03	36-45-58.8	137-07-00.9	344	333.0	9.5
20:07:10	36-45-59.8	137-07-00.5	346	338.4	9.5
20:07:12	36-46-00.2	137-07-00.4	347	339.5	9.5
20:07:16	36-46-00.8	137-07-00.2	348	341.4	9.5
20:07:23	36-46-01.9	137-06-59.8	351	344.6	9.6
20:07:26	36-46-02.3	137-06-59.7	351	346.0	9.6
20:07:28	36-46-02.7	137-06-59.6	352	347.1	9.6
20:07:32	36-46-03.5	137-06-59.5	352	349.2	9.7
20:07:36	36-46-04.0	137-06-59.4	352	350.1	9.7
20:07:48	36-46-05.9	137-06-59.1	352	351.8	9.8
20:07:59	36-46-07.8	137-06-58.8	352	351.8	10.1
20:08:10	36-46-09.6	137-06-58.4	352	351.8	10.3
20:08:28	36-46-12.8	137-06-57.9	354	352.5	10.7
20:08:38	36-46-14.6	137-06-57.6	355	353.2	10.8
20:08:48	36-46-16.4	137-06-57.3	002	351.5	10.6
20:08:59	36-46-18.2	137-06-57.2	013	357.0	9.9
20:09:10	36-46-19.8	137-06-57.4	023	006.8	8.9
20:09:13	36-46-20.2	137-06-57.6	026	009.9	8.7
20:09:16	36-46-20.6	137-06-57.7	028	013.1	8.4
20:09:18	36-46-20.9	137-06-57.8	029	015.0	8.2
20:09:25	36-46-21.7	137-06-58.3	033	020.1	7.8
20:09:28	36-46-22.0	137-06-58.5	035	021.7	7.6
20:09:33	36-46-22.5	137-06-58.8	037	024.1	7.3
20:09:36	36-46-22.8	137-06-59.0	039	025.9	7.1
20:09:38	36-46-23.0	137-06-59.1	041	027.3	7.0
20:09:41	36-46-23.3	137-06-59.4	042	029.4	6.8
20:09:48	36-46-23.9	137-06-59.9	047	032.8	6.3
20:09:52	36-46-24.1	137-07-00.1	049	033.3	6.0
20:09:59	36-46-24.4	137-07-00.2	055	020.3	2.9