

船舶事故調査報告書

平成27年10月8日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年12月5日 10時40分ごろ
発生場所	宮城県仙台塩釜港塩釜区の航路 塩釜漁港東防波堤灯台から真方位102°750m付近 (概位 北緯38°19.31′ 東経141°03.61′)
事故調査の経過	平成26年12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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第百八十八鳳生丸 ^{ほうせい} 、499トン 142113、鳳生汽船株式会社 69.29m×13.10m×7.36m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成25年12月3日 B 作業船 明祐 ^{めいゆう} 10、4.9トン 260-47172兵庫、宗田造船株式会社、パールライン株式会社（船舶借入人） 10.50m×3.20m×1.15m、鋼 ディーゼル機関、235.40kW、平成23年12月 C バージ ^{エスケイ} SK-317、約248トン なし、宗田造船株式会社 30.00m×7.80m×3.00m、鋼 機関なし、平成9年
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年3月22日 免状交付年月日 平成26年11月10日 免状有効期間満了日 平成32年3月21日 B 船長B 男性 55歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和59年3月23日 免許証交付日 平成25年10月3日 （平成31年4月4日まで有効）

死傷者等	軽傷 1人（甲板員B ₁ ）
損傷	A 球状船首部に凹損 B 船首及び船尾に亀裂を伴う凹損、船底外板に亀裂、主機関等に濡損等 C なし
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士A₁及び航海士A₂ほか3人が乗り組み、仙台塩釜港塩釜第2区の東宮ふ頭棧橋で揚げ荷役を終えて出航し、船長Aが単独の船橋当直につき、約10ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により塩釜区の航路（以下「本件航路」という。）に入り、東進した。</p> <p>船長Aは、本件航路に入った頃、塩釜第5号灯浮標付近にバージを横抱きにして反航してくる作業船（以下「第三船」という。）及びその後方に2隻の巻き網漁船を認め、それらに注意しながら本件航路に沿って東進した。</p> <p>A船は、塩釜第7号灯浮標付近で出港作業を終えた航海士A₁及び航海士A₂が昇橋して間もなく、船長Aが、航海士A₁から船がすぐ前にいる旨の声を聞いて船首至近のB船に気付き、左舵一杯を取り、機関を全速力後進とし、スラストを左一杯にして汽笛で長音を連続に鳴らしたものの、平成26年12月5日10時40分ごろA船の船首とB船の船尾とが衝突した。</p> <p>A船は、ボートを降ろしてB船押船列乗組員の安否及び損傷状況を確認した後、海上保安庁の指示で東宮ふ頭棧橋に着棧した。</p> <p>B船は、船長B、甲板員B₁及び甲板員B₂が乗り組み、砕石約200tを積載したC船の船尾にB船の船首を結合して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、船長Bが単独で操船に当たり、約3～4knの速力で手動操舵により、本件航路に沿って東進した。</p> <p>船長Bは、塩釜第3号灯浮標付近に第三船を認めた後、塩釜第7号灯浮標付近を航行中、塩釜信号所から携帯電話に着信があり、機関音で通話が困難なため、機関の回転数を下げて約1knに減速して応じたところ、本件航路の屈曲部で第三船と行き会わないよう連絡を受け、第三船が通過するまで、減速した状態で本件航路の右端に寄せて航行することとした。</p> <p>船長Bは、着信があった頃、右舷船尾方の貞山ふ頭沖にA船を認め、A船及び第三船の動向に注意しながら航行を続けた。</p> <p>船長Bは、船尾方から接近するA船に対して汽笛を短音で3、4回鳴らしたものの更に接近したので、衝突の危険を感じ、操舵位置を離れてC船に乗り移り、船倉に飛び込んだ頃、衝突の衝撃を感じた。</p> <p>甲板員B₁及び甲板員B₂は、C船の船首側の甲板上に立って後方を向き、A船に向かって手を振って合図を送っていたところ、衝突の危険を感じてハッチコーミングにつかまっていたが、衝突の衝撃で船倉内に</p>

	<p>転落した。</p> <p>船長Bは、乗組員の安否及び損傷状況を確認し、海上保安庁に通報した後、B船の機関室に浸水していたので、僚船に救助を要請し、自力航行して本件航路を引き返していたところ、来援した僚船にC船を託した。</p> <p>B船は、単独で航行して塩釜第1区の起重機船に接舷し、同起重機船上に吊り上げられた。</p> <p>甲板員B₁は、帰港後、病院に赴き、右大腿挫傷と診断された。 (付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船球状船首部損傷状況、写真2 B船船尾部損傷状況 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>第三船は、A船とB船押船列が衝突した際、B船押船列とほぼ並ぶ位置にいた。</p> <p>船長Aは、本件航路に入る際、航路内の通航船の状況を把握していなかった。</p> <p>A船は、船首甲板に設置されたクレーンにより、操舵位置から船首方を見ると、正船首から両舷にそれぞれ約5°の範囲に死角が生じていた。</p> <p>船長Aは、B船を認めた後、右舷方には養殖施設が多数設置されていたので、とっさに左舵を取った。</p> <p>船長Aは、他船の汽笛を聞かなかった。</p> <p>船長Bは、A船との衝突の危険を感じた際、右舷方が浅くなっており、左舷方には第三船が接近しており、また、舷側に衝突されると被害が大きくなると思い、転舵することができなかった。</p> <p>船長Bは、汽笛で短音を3、4回鳴らしたところ、第三船が汽笛を連続で鳴らし始めたので、汽笛を鳴らすのをやめ、操舵位置を離れて避難する時機をうかがいながらA船を見ていた。</p> <p>船長Bは、B船の汽笛が船首方に向けて設置された小型のもので船尾方のA船には聞こえないだろうと思っていた。</p> <p>船長Bは、A船の汽笛を聞かなかった。</p> <p>B船は、レーダー、GPSプロッター、VHF無線電話等の設備がなく、塩釜信号所とのやり取りを携帯電話で行っていた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C なし</p> <p>A あり、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、本件航路を東進中、船長Aが、クレーンにより船首方に死角が生じている状況下、見張りを適切に行っていなかったことから、B船押船列に気付かずに航行し、B船押船列と衝突したものと考えら</p>

	<p>れる。</p> <p>船長Aは、単独で操船に当たり、手動操舵を行っていたことから、船首方の死角を補う見張りが行えなかったものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、本件航路を東進中、本件航路の右舷方が浅くなっており、また、左舷方には第三船が接近してくる状況下、転舵して衝突を避ける動作をとれず、船尾方から接近するA船に対して汽笛信号を行ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本件航路において、A船及びB船押船列が共に東進中、船長Aが、船首死角が生じている状況下、見張りを適切に行っていなかったため、B船押船列に気付かずに航行し、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"> ・ 船首死角がある場合は、見張り員を配置するなどして死角を補う適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 A船球状船首部損傷状況



写真2 B船船尾部損傷状況

