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２７年４月１３日　２０時００分ごろ
発生場所	宮城県石巻市田代（たしろ）島北方沖 二鬼城（にぎしろ）埼灯台から真方位３３１°１，４００m付近 （概位　北緯３８°１９．３５′　東経１４１°２４．６７′）
事故調査の経過	平成２７年４月１４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　王翔（おうしょう）丸、４９９トン １３５５１１、オーシャントランス株式会社、徳島海事工業有限会社（船舶借入人） ７５．５４m×１２．００m×７．２５m、鋼 ディーゼル機関、７３５kW、平成８年８月 Ｂ　漁船　第五十三龍房（りゅうほう）丸、６５トン １２９７０７、松文漁業株式会社 ３１．０３m×６．４０m×２．６５m、鋼 ディーゼル機関、６９８．７２kW、昭和６２年５月
乗組員等に関する情報	Ａ　船長Ａ　男性　４７歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　平成２年２月１４日 免状交付年月日　平成２６年３月１３日 免状有効期間満了日　平成３２年２月１３日 Ｂ　船長Ｂ　男性　４５歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免　許　年　月　日　平成９年４月４日 免状交付年月日　平成２４年１月１１日 免状有効期間満了日　平成２９年７月２９日 漁労長Ｂ　男性　５９歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和５５年１０月７日 免状交付年月日　平成２３年７月１２日

	免状有効期間満了日　平成２８年８月４日
死傷者等	なし
損傷	Ａ　左舷前部外板に破口、左舷側バラストタンクの破損 Ｂ　船首部が圧損、球状船首に亀裂等
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか４人が乗り組み、空船で海水バラストを満載し、徳島県阿南市富岡港に向けて航行していたところ、荒天が予想されたので避泊することとし、平成２７年４月１３日１３時２０分ごろ、宮城県石巻市の田代島北方において、左舷錨を投じて錨鎖５節を伸出し、錨泊を開始した。 　船長Ａは、他の乗組員を休息させて単独の停泊当直に当たり、２０時～１４日００時ごろから南東の風が強くなると予想し、２０時以降に自身を最初とした輪番の守錨当直体制をとることとした。 　船長Ａは、船橋で書類作業等を行いながら停泊当直中、守錨当直につく前に食事をとることとし、レーダーで周囲に支障となりそうな船がいないことを確認した後、１９時４０分ごろ船橋を無人として食堂に赴いた。 　Ａ船は、船長Ａが、食事を終えて洗い場で片付けをしていたとき、窓の外に作業灯で甲板全体を照らした移動中の漁船を視認し、その進路がＡ船の船首に接近するように見えたので確認するため甲板に出たところ、２０時００分ごろＡ船の左舷前部にＢ船の船首が衝突した。 　船長Ａは、休息中の乗組員を集合させた後、Ａ船の損傷状況を確認させたところ、左舷側外板から海水バラストが船外へ流出しており、船体が右舷側へ傾斜していく状況を認め、右舷側バラストタンクの海水バラストを排出して船体傾斜を修正しながら海上保安庁に通報し、接近してきたＢ船と相互の損傷状況等を確認した。 　Ａ船は、錨を揚げ、自力で航行して石巻市石巻港に入った。 　Ｂ船は、船長Ｂ及び漁労長Ｂほか４人が乗り組み、１２日０１時ごろ石巻港を出航し、宮城県金華山東方の漁場で底引き網漁の操業を行った後、１３日１５時３０分ごろ、漁労長Ｂが単独の船橋当直につき、自動操舵により僚船と共に石巻港へ向けて帰航を開始した。 　漁労長Ｂは、石巻港までの航程を約５時間と予測し、ふだん、金華山を通過した後、船橋当直を船長Ｂと交替していたが、漁労長Ｂ以外の乗組員５人が行っていた甲板作業に時間が掛かっており、入港まで同作業が終わらない様子であったので、自身が入港まで船橋当直を続けることとした。 　Ｂ船は、周囲に設置された養殖施設を避けながら１海里（Ｍ）前方を先航する僚船に追随し、田代島の北方を約１０ノットの速力で北西進中、漁労長Ｂが、僚船の船長と無線で話をしながら後方を向き、甲板作業の様子を見ていたところ、その船首がＡ船の左舷前部に衝突した。

	Ｂ船は、漁労長Ｂが、衝撃で衝突に気付き、後進させてＡ船から一旦離脱した後、船長Ｂに海上保安庁へ通報させるとともに、Ａ船に接近して相互の損傷状況等を確認し、自力で航行して石巻港に帰った。 （付図１　事故発生経過概略図　参照）
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　南東、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏
その他の事項	Ａ船は、停泊灯のほか、船首、貨物倉及び居住区周りを照らす作業灯を点灯していた。 船長Ａは、以前、石巻港に入港した際、本事故発生場所付近に錨泊していた船舶のレーダー映像位置にアンカーマークを入力していたので、その付近であれば錨泊地として心配ないと思い、南東の風から田代島の島陰に入るよう、水深と養殖施設の位置を考慮して錨泊位置を決定した。 Ｂ船は、漁労長Ｂが、いずれもＧＰＳプロッターと重畳表示させることができ、過去の航跡線が記録されていた２台のレーダーを常に４Ｍレンジで使用していた。 漁労長Ｂは、本事故発生場所付近には、荒天時に商船が錨泊していることを知っていたが、本事故当時は、気象及び海象が良かったので、周囲に錨泊している他船はいないと思っていた。 漁労長Ｂは、本事故後、養殖施設を避けた後、僚船に追随するようＢ船の船首を向けたので、僚船の作業灯の明かりとその手前に存在していたＡ船の灯火とが重なり、Ａ船を視認できず、また、２台のレーダーに過去の航跡線が表示されていたので、同航跡線とＡ船のレーダー映像とが重なってＡ船に気付かなかったと思った。 漁労長Ｂは、操業中、１回のえい網を船長Ｂに操船させ、その間、約５時間の睡眠をとっていたので、疲労を感じていなかった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	 Ａ　なし、Ｂ　あり Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ　なし、Ｂ　なし Ａ船は、石巻市田代島北方沖で錨泊中、Ｂ船と衝突したものと考えられる。 Ｂ船は、石巻市田代島北方沖を北西進中、漁労長Ｂが、気象及び海象が良かったので、前路に錨泊している他船はいないものと思い、甲板作業の様子が気になり後方を向くなどして見張りを適切に行っていなかったことから、Ａ船に気付かずに航行して衝突したものと考えられる。 漁労長Ｂは、僚船の作業灯の明かりとＡ船の灯火とが重なっていたこと、及びレーダーを４Ｍレンジで固定して使用していて過去の航跡線とＡ船の映像が重なっていたことから、Ａ船に気付かなかったもの

	と考えられる。
原因	本事故は、夜間、石巻市田代島北方沖において、Ａ船が錨泊中、Ｂ船が北西進中、漁労長Ｂが、気象及び海象が良かったので、前路に錨泊している他船はいないものと思い、甲板作業の様子が気になり後方を向くなどして見張りを適切に行っていなかったため、Ａ船に気付かずに航行し、Ｂ船がＡ船に衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・船橋当直者は、過去の経験等から周囲の状況を憶断することなく、適切な見張りを行うこと。 ・レーダーによる見張りは、レンジを切り換えるなどして、有効に活用すること。

付図１　事故発生経過概略図