

# 船舶事故調査報告書

平成27年11月5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	乗揚
発生日時	平成27年3月17日 17時17分ごろ
発生場所	宮城県仙台塩釜港塩釜区 地蔵島灯台から真方位098° 2,730m付近 （概位 北緯38° 19' 10" 東経141° 06' 08"）
事故調査の経過	平成27年3月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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	貨物船 <sup>ソホホ</sup> SOHOH（大韓民国籍）、4,519トン 9209245（IMO番号）、KDB CAPITAL CORPORATION. 113.38m (Lr) × 16.60m × 10.00m、鋼 ディーゼル機関、4,120kW、1999年4月28日
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 54歳 二級航海士（大韓民国発給） 交付年月日 2013年7月31日 （2018年7月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷側のビルジキールに亀裂及び凹損
事故の経過	本船は、船長ほか18人（大韓民国籍4人、ミャンマー連邦共和国籍13人、インドネシア共和国籍1人）が乗り組み、冷凍魚約3,630tを積載し、船首約5.6m、船尾約7.2mの喫水で、平成27年3月17日16時30分ごろ大韓民国釜山港 <sup>フサン</sup> へ向け、仙台塩釜港塩釜区貞山ふ頭2号岸壁を離れた。 船長は、船橋の左舷側に設置されたレーダーの後方に立って操船指揮をとり、航海士Aを主機遠隔操縦装置の操作に、操舵手を手動操舵にそれぞれつけた。 本船は、船長が仙台塩釜港航路（以下「本件航路」という。）に入航する前、海図W64A（仙台塩釜港塩釜）上に記載されている塩釜第9号灯浮標（以下本件航路の灯浮標の名称については、「塩釜」を省略する。）の場所に仮設の浮標が設置されていることを認め、同浮標の南側を通過した後、本件航路に入航し、約5～7ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進した。

	<p>船長は、本船を徐々に増速させて約10～11knとし、第5号灯浮標及び第6号灯浮標の間を航行していた頃、霧により視界が悪化し、右舷船首方約1,100～1,200mに位置する第3号灯浮標の灯火を目視で確認したものの、0.75海里（M）レンジのオフセンターとしていたレーダーで船位を確認しながら、同じ速力で航行を続けた。</p> <p>船長は、地蔵島灯台の南方を通過した後、霧が濃くなって視界が更に悪化し、第3号灯浮標が全く見えなくなったので、レーダーを0.5Mレンジに切り替え、航海士Bほか3人に、船首楼甲板で見張りをしよう指示した。</p> <p>船長は、第3号灯浮標の北側を通過した後、右舷船首方約200～300mに海図に記載されていない物標がレーダーの画面上に映っているのを確認したが、何の物標か分からなかったため、レーダーを0.25Mレンジに切り替えた後、物標を避けようと左への約2°～3°の変針と半速力前進とを指示した。</p> <p>船長は、第1号灯浮標及び第2号灯浮標を目視で確認できなかったため、予定変針点（第1号灯浮標の北方約80mに設定）を確認するため、レーダーで船位を確認していたところ、17時15～16分ごろ塩釜信号所から、VHF無線電話で、航路を逸脱するので針路を右方へ転じるよう指示を受け、予定変針点を通過していること及びその東北東方約150mの航路左側端を航行していることに気付いた。</p> <p>本船は、船長が、右へ約15°～20°変針するよう指示したものの、第2号灯浮標の北側を通過し、17時17分ごろ、同灯浮標東方約200mの垂水<small>たるみ</small>と称する浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が海上保安庁に本事故の発生を通報した後、左舷錨を投下して錨泊し、浸水及び油漏れの有無を確認したが、異状は認められなかったため、満潮時の18日01時50分ごろに自力で浅所を離れ、海上保安庁の指示により、02時40分ごろ仙台塩釜港仙台区の検疫錨地に錨泊した。</p> <p>（付図1 航行経路図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 東、風力 1、視程 約100m以下  海象：波向 南南東、波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期  宮城県塩竈市には、16日20時29分に濃霧注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成26年12月12日に本船の船長となり、仙台塩釜港への入出港経験が約30回あったが、視界制限状態で本件航路を通航するのは初めてであった。</p> <p>本船は、アメリカ合衆国アラスカ州ダッチハーバーで冷凍魚約4,400tを積載し、仙台塩釜港で約770tの揚げ荷役を行った。</p>

船長は、出航前、海上保安庁にVHF無線電話で出航する旨の通報を行い、離岸場所から約2,000mに位置する第5号灯浮標及び第6号灯浮標を目視で視認できたので、航行に支障はないものと判断し、出航することとした。

船長は、本事故後、海図に記載されていない物標を認めた際、精神的に動揺したこと、及び視界が悪く第1号灯浮標及び第2号灯浮標を目視では確認できなかったため、レーダーで両灯浮標の所在を確認することに夢中になっていたことで、予定変針点を通過していることに気付かなかったのではないかと考えた。

本船には、他にレーダーが1台装備されていたが、作動させていたものの、本事故当時、使用していなかった。

船首部で見張りをしていた乗組員からは、本事故発生時まで船橋への報告はなかった。

第二管区海上保安本部は、平成26年第二管区水路通報第3号（平成27年1月23日掲載）により、第9号灯浮標の位置が移動している旨の情報提供を次のとおり行っていた。

2015年32項 本州東岸—仙台塩釜港、航路 灯浮標移動

名称 塩釜第9号灯浮標（航路標識番号1765）

位置（移動前）38-19-15.9N 141-03-01.6E

（移動後）38-19-11.3N 141-05-18.8E

備考 移動前の位置に仮設灯付浮標（群閃緑光、毎6秒に2閃光、灰色塗）を設置 復旧日は未定

船長は、上記水路通報を入手しておらず、第9号灯浮標が移動していることを知らなかった。

本件航路は、海上保安庁により総トン数500トン以上の船舶を対象とした水路管制が行われており、本事故当時、本船以外に通航している船舶はいなかった。

海図W64Aによれば、本事故発生場所は、水深約1～3m、底質は泥であった。

（写真1、写真2参照）



写真1 本船（左舷船首）



写真2 本船（左舷船尾）

**分析**

乗組員等の関与

あり

船体・機関等の関与

なし

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>本船は、霧で視界制限状態となった本件航路内を東進中、船長が、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったことから、第2号灯浮標東方の浅所に向かっていないことに気付かず航行し、塩釜信号所から右へ変針するよう連絡を受けた後、予定変針点を通過していること、及びその東北東方約150mの航路左側端を航行していることに気づき、右舵を取ったものの、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長が海図に記載されていない物標を認めて精神的に動揺したこと、及び0.25Mレンジとしたレーダー画面で見張りを行っていたことが、見張りを適切に行っていなかったことに関与した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、霧で視界制限状態となった本件航路内を東進中、船長が、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったため、第2号灯浮標東方の浅所に向かっていないことに気付かず航行し、同浅所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>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"> <li>・ 船長は、視界制限状態において、航路内を通航する場合、レーダーのレンジを適切に調整して船位の確認を行うとともに、必要に応じて他の乗組員にも船位の確認を行わせること。</li> <li>・ 船長は、視界制限状態下の航路内での航行に不安を感じた場合、航路内で錨泊することも考慮すること。</li> <li>・ 船長は、事前に水路調査を十分行うこと。</li> </ul>

付図1 航行経路図

