

船舶事故調査報告書

平成27年5月21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（えい航索）
発生日時	平成26年10月17日 21時10分ごろ
発生場所	福島県いわき市塩屋埼東北東方沖 塩屋埼灯台から真方位060° 5.4海里（M）付近 （概位 北緯37° 02.35′ 東経141° 04.75′）
事故調査の経過	平成26年10月17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	A 油タンカー 第十二 ^{まつやま} 松山丸、3,579トン 142208、松山海運株式会社 104.924m×16.000m×8.200m、鋼 ディーゼル機関、3,309kW、平成26年4月17日 B 引船 第二 ^{かいえい} 海栄、19トン 135-121茨城、三国屋建設株式会社 25.77m×5.40m×2.90m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成19年6月30日
乗組員等に関する情報	船長A 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成6年1月5日 免状交付年月日 平成25年6月18日 免状有効期間満了日 平成31年1月4日 航海士A ₁ 男性 38歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成24年2月14日 免状交付年月日 平成24年2月14日 免状有効期間満了日 平成29年2月13日 甲板長A 男性 40歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成21年9月14日 免状交付年月日 平成26年3月6日 免状有効期間満了日 平成31年9月13日 船長B 男性 35歳

	<p>一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年5月2日 免許証交付日 平成24年2月3日 (平成29年5月1日まで有効)</p> <p>甲板員B₁ 男性 57歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成24年6月25日 免許証交付日 平成24年6月25日 (平成29年6月24日まで有効)</p>
死傷者等	軽傷 1人(船長B)
損傷	<p>A バルバスバウに擦過傷 B 全損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、航海士A₁及び甲板長Aほか8人が乗り組み、茨城県鹿島港でVGOと称する油を積載し、平成26年10月17日15時20分ごろ北海道室蘭市室蘭港へ向けて出港した。</p> <p>A船は、20時00分ごろ、航海士A₁及び甲板長Aが、前直の航海士A₂から右舷船首方約6Mに速度が遅い同航のB船がいるので注意するよう引継ぎを受けて船橋当直につき、針路016°(真方位、以下同じ。)、約12.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で続航した。</p> <p>航海士A₁は、20時30分ごろ、8Mレンジとしたレーダー映像で、右舷船首方約4MにB船を確認した後、双眼鏡で白色灯1個を認め、20時40分ごろ右舷船首方2時(約60°)の方向に多数の白色及び赤色の点滅灯を視認し、ボンデン(漁網用の浮き)と思い、甲板長Aにその旨を報告した。</p> <p>甲板長Aは、20時45分ごろレーダーを6Mレンジに切り替えてB船の映像を右舷船首方約2.5Mに認め、20時50分ごろ、右舷船首方のボンデンを避航しようとして約3°左転し、B船の動向を監視するとともに、B船の船尾方に2個の白色点滅灯及びA船の右舷船首方に多数の白色及び赤色の点滅灯を視認し、全てボンデンであると思った。</p> <p>甲板長Aは、21時00分ごろB船との距離が約1Mとなり、21時05分ごろ更に近くなったので、自動操舵から手動操舵に切り替えた。</p> <p>甲板長Aは、21時10分少し前、先行するB船が左転したと思い、B船とその約100m後方に点滅する2個の灯火との間を通過しようとして航海士A₁に右舵20°を指示した後、2個の灯火を通過したことを右舷ウイングで確認し、針路023°として続航した。</p> <p>甲板長Aは、21時30分ごろ、VHFで引船が転覆したとの情報を聞き、A船の航行経路及び時刻が転覆場所及び時刻に近いことが</p>

ら、A船が関与したのではないかと思い、船長Aに連絡した。

船長Aは、昇橋して状況を確認後、海上保安庁へ通報して指示を受け、福島県いわき市小名浜港に入港した。

A船は、入港後、バルバスバウ付近に擦過傷が認められた。

B船は、船長B、甲板員B₁及び甲板員B₂が乗り組み、それぞれ無人で空船の台船2隻（以下B船に近い方から順に「C船」及び「D船」という。いずれも長さ25m、幅9m、深さ1.8m、鋼製、積載重量300t）を、C船についてはB船から直径約65mm、長さ約180mのナイロン製ロープとブライドルで構成した長さ約200mのえい航索で、D船についてはC船から長さ約85mのえい航索でえい航して引船列（以下「B船引船列」という。）を構成した。

B船引船列は、B船には物件えい航中であることを示す法定灯火を表示した上、C船及びD船には標識灯5個ずつをそれぞれ点滅させ、自動操舵により、福島県東方沖を約7knの速力及び約011°の針路で航行していた。（図1参照）

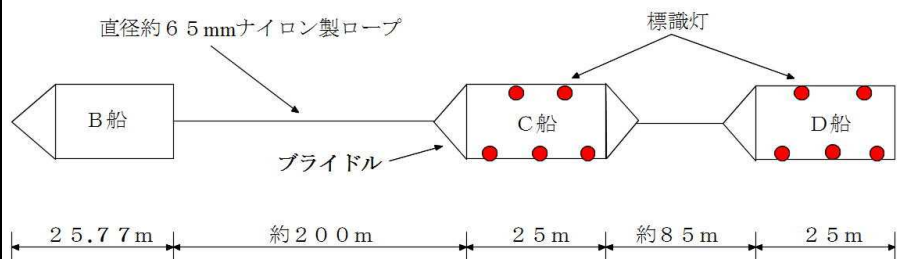




図1 B船引船列

甲板員B₁は、18時00分から22時00分までの船橋当直につき、B船の灯火及び台船2隻の標識灯の点滅を確認し、また、レーダーでB船の左舷船尾方にA船の存在を認め、目視でも確認したが、B船引船列の船尾方を通過していくものと思った。

船長Bは、21時00分ごろ、操舵室後方で仮眠から目覚め、しばらくして後方を見たとき、左舷船尾方至近に接近し、更に右転してB船引船列に近づくA船を認め、衝突の危険を感じて甲板員B₁に甲板員B₂を呼ぶよう指示した後、自動操舵から手動操舵に切り替え、主機の操縦レバーを下げて減速した。

甲板員B₁は、操舵室から左舷側通路を降りて船員室に入り、甲板員B₂に事態を告げて上甲板左舷側に出たとき、A船がB船の後方を左舷側から右舷側に横切り、B船とC船との間のえい航索とA船の船首部とが衝突したことを認め、その後、B船が右舷側に傾いて転覆し、海に投げ出された。

甲板員B₂は、船員室の寝台で横になっていたところ、主機の回転数が下がったことに気付き、甲板員B₁から事態を告げられたものの、衣服を着用しているときにB船が傾き出して転覆し、船員室に取り残された。

	<p>船長Bは、B船が転覆した後、操舵室から脱出し、21時16分ごろ携帯電話で118番通報した。</p> <p>船長B及び甲板員B₁は、自力でB船まで泳ぎ、船底に上がっていたところを来援した巡視船に救助され、船長Bが、甲板員B₂が船員室に取り残されていることを伝えた。</p> <p>甲板員B₂は、海上保安官によって救助された。</p> <p>船長Bは、救急車で病院に搬送され、全身打撲、海水及び重油誤飲による肺炎と診断された。</p> <p>C船及びD船は10月18日に、B船は22日に、えい航されて小名浜港の岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士A₁及び甲板長Aは、それぞれ航海士及び甲板長の職名で乗船していたが、本事故当時の職務は、甲板員及び航海士であった。</p> <p>B船引船列のえい航索は、B船の船尾部から約85～90mの部分で切断していた。(写真1参照)</p> <p>C船及びD船は、左右各舷のボラードの甲板上高さ約60cmのところに全周白色閃光点滅標識灯及び全周黄色閃光点滅標識灯が取り付けられており、海面からの標識灯までの高さが約1.8mであった。(写真2参照)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="539 1182 979 1473">  </div> <div data-bbox="991 1182 1431 1473">  </div> </div> <p style="display: flex; justify-content: space-around;"> 写真1 えい航索切断状況 写真2 標識灯取付状況 </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 あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、塩屋埼東北東方沖を北北東進中、甲板長Aが、右舷船首方を同航するB船の後方の点滅灯を視認した際、B船引船列の灯火を確認するなど、見張りを適切に行っていなかったことから、ボンデンと思い込み、B船と点滅灯との間を通過し、B船引船列のえい航索と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板長Aは、右舷船首方約4MにB船を確認した際、B船の付近にボンデンと思われる点滅する灯火が多数存在していたことから、B船</p>

	<p>引船列の標識灯もボンデンであると思い込み、B船とともに移動していることにも気付かなかったものと考えられる。また、レーダーでB船の映像を認めた際、台船C及び台船Dの海面から甲板までの高さが約1.2mであり、波高約1.5mの波浪が生じていたことから、両台船が波間に隠れるなどしてその存在に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船引船列は、塩屋埼東北東方沖を北北東進中、甲板員B₁が、左舷船尾方から同航するA船が同引船列の後方を右舷方に通過すると思い、船尾方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船の接近に気付かず、船長Bが至近に迫ったA船に気付いて主機の操縦レバーを下げたものの、えい航索にA船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、塩屋埼東北東方沖において、A船及びB船引船列が共に北北東進中、甲板長Aが、右舷船首方を同航するB船の後方の点滅灯を視認した際、B船引船列の灯火を確認するなど、見張りを適切に行っていなかったため、ボンデンと思い込み、B船と点滅灯との間を通過し、また、甲板員B₁が、左舷船尾方から同航するA船がB船引船列の後方を右舷方に通過すると思い、船尾方の見張りを適切に行っていなかったため、A船の接近に気付かず、B船引船列のえい航索にA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"> ・ 常時、状況に応じた適切な見張りを行うこと。 ・ 夜間に他船と接近する状況となる場合は、表示された灯火を確認し、漁具の灯りと見間違えないようにすること。

付図1 推定航行経路図

