

# 船舶事故調査報告書

平成27年6月4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6月25日 16時28分ごろ
発生場所	宮城県石巻市金華山 <sup>きんかさん</sup> 南南西方沖 金華山灯台から真方位213° 10.0海里（M）付近 （概位 北緯38° 08.22′ 東経141° 28.12′）
事故調査の経過	平成26年6月27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。
<b>事実情報</b> 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 第二 <sup>しんえい</sup> 信栄丸、499トン 134353、白浜汽船有限会社 75.66m×12.00m×7.25m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、平成6年6月 B 漁船 第三十一 <sup>かんのん</sup> 観音丸、19トン MG2-5670（漁船登録番号）、個人所有 19.80m（Lr）×4.50m×2.02m、FRP ディーゼル機関、669kW（動力漁船登録票による）、平成15年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年1月11日 免状交付年月日 平成21年11月5日 免状有効期間満了日 平成27年3月21日 航海士A 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年2月2日 免状交付年月日 平成21年5月26日 免状有効期間満了日 平成26年11月11日 B 船長B 男性 68歳 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 昭和49年8月15日 免許証交付日 平成25年7月8日 （平成30年7月15日まで有効）

死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 3人（船長B、甲板員B、機関員B）</p>
損傷	<p>A 左舷船首部のベルマウスに凹損</p> <p>B 左舷船首部から船橋左舷側にかけて圧壊</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、ナガレ（スラグの一種）約1,500tを積載し、兵庫県姫路市姫路港へ向け、航海士Aが単独で船橋当直につき、金華山南南西方沖を約10～11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南西進していた。</p> <p>船長Aは、平成26年6月25日16時28分ごろ、食堂から自室に戻る途中で衝撃音を感じ、昇橋したところ、金華山南南西方沖において、A船の左舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突したことを知った。</p> <p>船長Aは、B船の船名及び損傷状況を確認し、B船をVHF無線電話で呼び出したものの応答がなく、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、海上保安庁の指示により20時00分ごろ宮城県仙台塩釜港塩釜区に入港した。</p> <p>B船は、船長B、甲板員B及び機関員Bほか1人が乗り組み、福島県相馬市東方沖において、沖合底びき網漁の操業を終え、宮城県石巻市石巻漁港へ向けて約10.2knの速力で自動操舵により真方位約340°の針路で航行した。</p> <p>船長Bは、単独で当直につき、漁場出発時に24Mレンジに設定していたレーダーを6Mレンジに切り替えたものの、視界が良好であったので、主に目視による見張りを行っていた。</p> <p>船長Bは、船舶電話で約5分間氷の手配等の通話をした後、右舷船首方約2～3Mに同航する5隻の僚船を目視及びレーダーで確認し、僚船以外の船舶はいないものと思い、操舵室左舷後部に設置された書棚を開け、水揚げ関係の書類を取り出して、書棚の前の床に座り書類を読み始めた。</p> <p>船長Bは、書類を読み終わり、立ち上がって船首方に振り返ったところ、右舷船首至近に接近したA船に気付いたものの、どうすることもできず、A船と衝突するところを目撃した。</p> <p>船長Bは、主機を中立とした後、船舶電話及び無線で事故発生を連絡しようとしたが、使用できず、右側頭部から出血していたので、ウエス（布切れ）で止血措置を行っていたところ、事故の発生に気付いた僚船が来援して、VHF無線電話のスイッチを入れるようマイクで叫んでいるのが聞こえ、同スイッチを入れたところ作動したので、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、乗組員が浸水の有無を確認したところ、浸水がなく自力での航行が可能であったので、石巻漁港に帰港した。</p>

	<p>船長Bは右側頭部切創を、甲板員Bは右肩甲骨打撲を、機関員Bは右側肋骨亀裂骨折をそれぞれ負った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波向 南東、波高 約1m</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本事故発生前、音響信号を聞かなかった。</p> <p>船長Aは、漁船が輻輳している海域は、無理をせず大幅に変針して航行するよう当直航海士に対して指示していた。</p> <p>船長Bは、ふだんから、商船が金華山の東側海域を航行しているのを数多く見ていたが、金華山の南西側海域を航行する商船をほとんど見たことがなかった。</p> <p>B船のレーダーには、接近警報機能（他船が接近した際に警報を発する機能）が備えられており、レーダー画面上で他船をプロットすれば、接近した際に警報が鳴るようになっていたが、本事故当時は、同機能を使用していなかった。</p> <p>船長Bは、ふだんから、1人で操船を行っていた。</p> <p>船長Bは、本事故発生前、他船の音響信号を聞かなかった。</p> <p>船長Bは、本事故後、船舶電話及び無線が使用できなくなったものと思った。</p> <p>甲板員Bは、本事故発生時、左舷側通路で合羽を脱いでおり、機関員Bはサロンで横になっていた。</p>
<b>分析</b> 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	<p>A 不明、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、金華山南南西方沖を南南西進中、B船と衝突したものと考えられるが、船橋当直中の航海士Aから情報が得られなかったため、衝突に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、金華山南南西方沖を北北西進中、船長Bが、操舵室左舷後部に設置された書棚の前の床に座り書類を読み、見張りを行っていなかったことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、レーダー及び目視で前路を確認し、金華山の南西側海域を航行する商船をほとんど見たことがなく、僚船以外の船舶を認めなかったことから、床に座り書類を読んでいたものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、金華山南南西方沖において、A船が南南西進中、B船が北北西進中、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>
<b>参考</b>	<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>・操船者は、目視はもとより、レーダーを十分に活用した見張りを</li> </ul>

継続的に行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

