

## 船舶事故調査報告書

平成27年7月30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3月18日 08時20分ごろ
発生場所	茨城県鹿島港 鹿島港南防波堤灯台から真方位216° 3.1海里付近 （概位 北緯35° 54.93′ 東経140° 40.52′）
事故調査の経過	平成27年3月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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。
<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 引船 つくば、192トン 141967、鹿島埠頭株式会社（A社） 33.30m×9.20m×3.88m、鋼 ディーゼル機関2基、2,648kW（合計）、平成25年5月23日 B 引船 くにみ、131トン 132776、A社 28.10m×8.20m×3.48m、鋼 ディーゼル機関2基、1,765kW（合計）、平成6年11月15日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47歳 三級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和63年5月31日 免状交付年月日 平成25年5月14日 免状有効期間満了日 平成30年5月30日 B 船長B 男性 41歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成9年12月11日 免状交付年月日 平成24年1月17日 免状有効期間満了日 平成29年12月10日
死傷者等	なし
損傷	A フェンダーのチェーンが切断、船首外板に擦過傷等 B 右舷中央部窓に破損、右舷ハンドレールに曲損等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、視界制限状態の鹿島港において、入港補助作業を終え、出港船の補助作業に向かうため、南水路を針路約000°（真方位、以下同じ。）、速力約11ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で航行していた。</p> <p>A船は、船橋で、船長Aが操船し、航海士Aがレーダーを用いて見張りを行っていたところ、画面上に北水路を南東進して接近するB船の映像を認め、B船からUHF無線電話で船首方を横切る旨の連絡を受けた。</p> <p>船長Aは、両船が接近するものの、B船がやがてA船の船首方を横切る形で左転して中央水路に入るので、B船のあとに続いて中央水路に入ろうと思い、針路及び速力を保持して航行したところ、左舷船首方約30mのところ接近するB船を視認した。</p> <p>A船は、船長Aが衝突の危険を感じ、左舵を取って機関を後進にかけたものの、平成27年3月18日08時20分ごろ、A船の船首とB船の右舷とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが乗組員の安否及び船体並びにB船の損傷状況等を確認してA社に衝突したことを報告し、自力航行して10時00分ごろ鹿島港導水路岸壁へ着岸した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、視界制限状態の鹿島港において、入港補助作業を終えた水先人1人を乗せ、船橋で、航海士Bが操舵につき、船長Bがレーダーを用いて見張りを行い、鹿島港導水路岸壁へ向けて北水路を南東進していた。</p> <p>B船は、船長Bが、視界が悪いので中央水路の南側の岸壁に近寄って岸壁を視認しながら航行しようと思い、また、中央水路から北水路へ向けて航行中の他船を避ける意図もあり、北水路の西側寄りを針路約136°、速力約11knで航行した。</p> <p>船長Bは、レーダー画面上にA船の映像を認め、観察したところA船と接近するものの衝突することはないと思い、A船にUHF無線電話で船首方を横切る旨の連絡を行った。</p> <p>B船は、視界が悪いので、A船に不安を抱かせないように針路及び速力を保持して航行していたところ、船長Bが、右舷船首方約30mのところ接近するA船を視認し、衝突すると思ったものの何もできずにA船と衝突した。</p> <p>B船は、船長Bが、乗組員及び水先人の安否及び船体並びにA船の損傷状況等を確認してA社に衝突したことを報告し、自力航行して08時40分ごろ鹿島港導水路岸壁へ着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 霧、風向 北東、風力 2、視程 約30m  海象：波向 北東、波高 約0.3m  茨城県<small>かみす</small>神栖市及び鹿島市には、3月17日16時52分に濃霧注意</p>

	報が発表され、本事故時も継続していた。
その他の事項	<p>A船及びB船は、双方がAISを搭載していたので、本事故時、お互いが同社の船であることを認識していた。</p> <p>船長Aは、次の業務があるので急いでいて気持ちに余裕がなく、また、B船からUHF無線電話で船首方を横切る旨の連絡を受けた際、返事を返さなかった。</p> <p>船長Bは、A船に船首方を横切る旨を伝えたので、A船がB船を避けてくれるものと思い、A船を視認したとき、衝突の危険を感じたものの、避航動作をとることができなかった。</p> <p>A社は、両船から報告を受けた後、海上保安庁へ通報した。</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 あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A あり、B あり</p> <p>A船は、視界制限状態の鹿島港南水路を北進中、B船と行き会う態勢で接近中、船長A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、距離約30mのところからB船を視認して衝突の危険を感じ、左舵を取って機関を後進にかけたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船からA船の船首方を横切る旨の連絡を受けていたことから、B船がやがて左転するものと思い、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、視界制限状態の鹿島港北水路を南東進中、船長Bが、A船に船首方を横切る旨の連絡を行ったのでA船が避けてくれるものと思い、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、約30mのところからA船を視認したものの、何も動作をとることができず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長A及び船長Bは、視程が約30mの状況下、互いに約11knの速力で航行したことから、相手船を視認した時点では衝突を避けることができなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、視界制限状態の鹿島港において、A船が南水路を北進中、B船が北水路を南東進中、船長A及び船長B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、船長Aが、距離約30mのところからB船を視認して衝突の危険を感じ、左舵を取って機関を後進にかけたものの、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>・視界制限状態下の狭い水域では、安全な速力で航行するとともにレーダーによる見張りを適切に行うこと。</li> </ul>

- ・ 接近する他船に無線通信で自船の操船意図を伝えた場合においても、相手船の動静を慎重に確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

