

船舶事故調査報告書

平成29年6月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成28年9月18日 11時27分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市気仙沼湾 岩井埼灯台から真方位005° 2,000m付近 (概位 北緯38° 50.8′ 東経141° 36.3′)
事故の概要	漁船第八大功丸は、南進中、また、押船第六長崎丸は、起重機船第三長崎号を押して北進中、第八大功丸と第三長崎号とが衝突した。
事故調査の経過	平成28年9月21日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 漁船 第八大功丸、479トン 142114、村田漁業株式会社 B 押船 第六長崎丸、19トン 292-50932長崎、株式会社西海建設 C 起重機船 第三長崎号、約1,802トン なし、株式会社西海建設
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損等 B なし C 右舷船首部外板に凹損等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 東、風力 1、視程 2km以上 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか20人が乗り組み、約10ノット（kn）の対地速力で南進中、船長Aが、レーダーが調整不良で映像を確認できない状況下、左舷船首方にC船を認めた。 船長Aは、C船の四角い船型及びクレーンのブームの向きを見て、C船がA船の前路を右方に横切るものと思い、C船から距離を離そうと左転した。 B船は、船長Bほか6人が乗り組み、B船の船首部とC船の船尾部とを嵌合して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、約5knの対地速力で北進していた。 船長Bは、A船とB船押船列とが互いに左舷を対して通過する態勢であると思っていたところ、A船がB船押船列の前路に向けて左転したことに気付き、直ちに機関を全速力後進にかけた後、C船とA船とが衝突するのを認めた。

<p>分析</p>	<p>A船は、船長Aが、左舷船首方にC船を認めた際、C船の船型等を見てA船の前路を右方に横切る船舶と思い、見張りを適切に行っていなかったことから、B船押船列であることも、B船押船列と左舷を対して通過する態勢であることにも気付かず、B船押船列の前路に向けて左転し、B船押船列に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船押船列は、A船と互いに左舷を対して通過する態勢で航行中、船長Bが、A船がB船押船列の前路に向けて左転したことに気付き、直ちに機関を全速力後進にかけたものの、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が南進中、B船押船列が北進中、船長Aが、左舷船首方にC船を認めた際、C船の船型等を見てA船の前路を右方に横切る船舶と思い、見張りを適切に行っていなかったため、B船押船列であることも、B船押船列と左舷を対して通過する態勢であることにも気付かず、B船押船列の前路に向けて左転し、A船がB船押船列に衝突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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ レーダーを適切に調整して活用すること