

# 船舶事故調査報告書

令和元年7月10日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

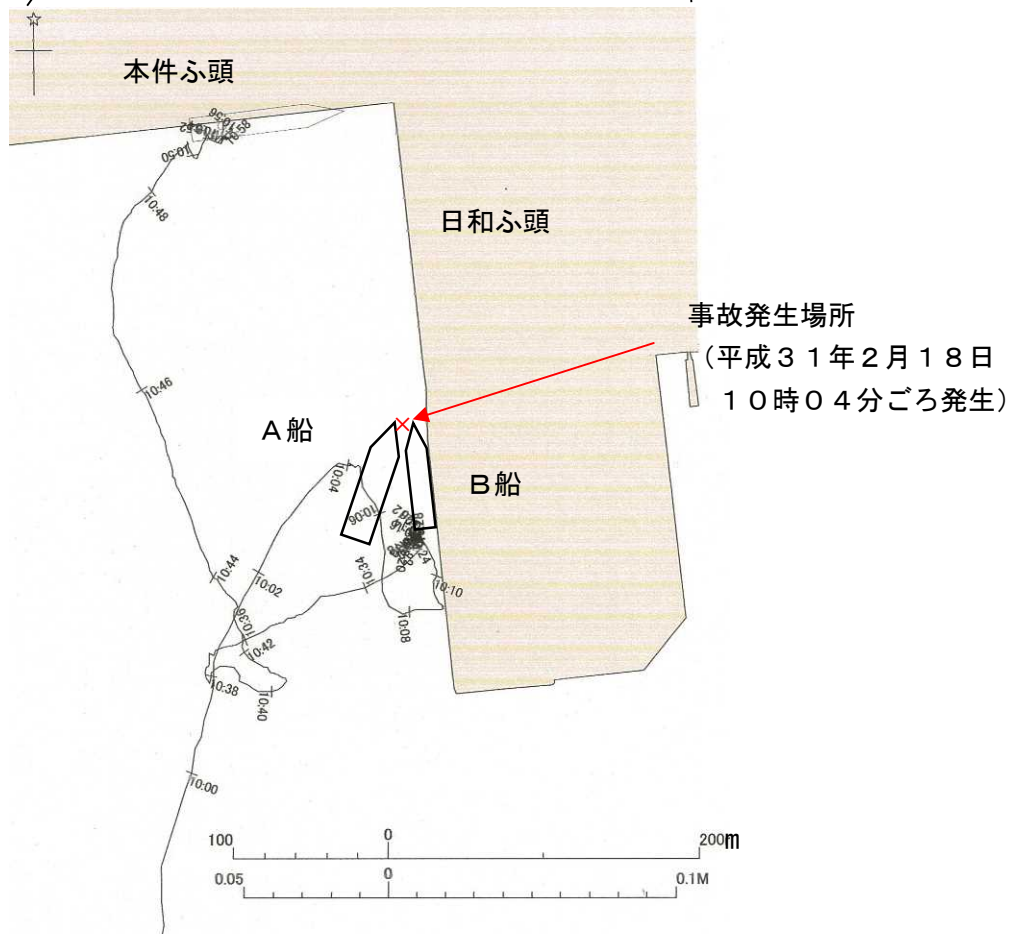
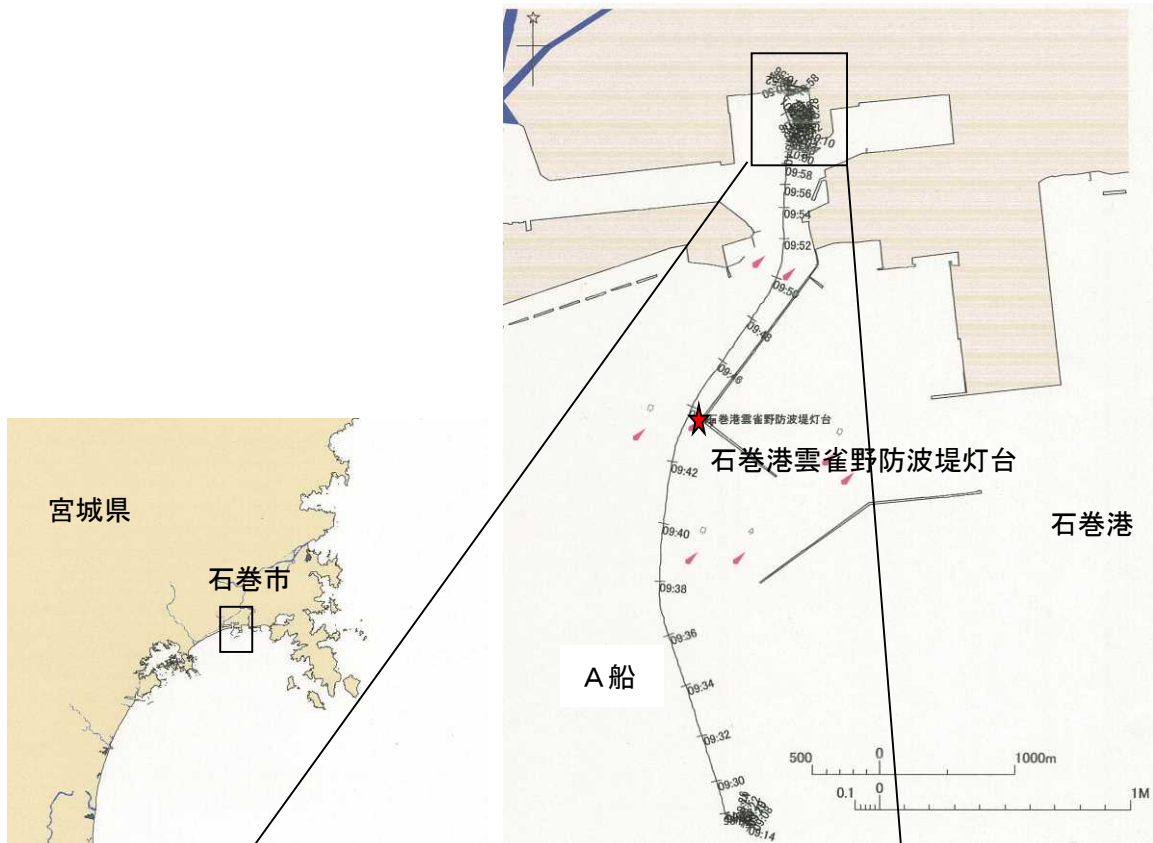
委員 佐藤 雄二（部会長）  
委員 田村 兼吉  
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成31年2月18日 10時04分ごろ
発生場所	宮城県石巻港日和ふ頭6号岸壁 石巻港雲雀野防波堤灯台から真方位019° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯38° 25.1′ 東経141° 16.4′）
事故の概要	貨物船SHUN YUE 13は、着岸操船中、また、貨物船11明純は、係留中、SHUN YUE 13が11明純に衝突した。 SHUN YUE 13は、右舷船首部外板に擦過傷を生じ、11明純は、船橋構造物左舷側の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月19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 貨物船 SHUN YUE 13（ジャマイカ籍）、3,745トン 9647344（IMO番号）、MENGXIN SHIPPING CO., LTD 99.98m（Lr）×15.80m×7.80m、鋼 ディーゼル機関、2,000kW、2011年9月17日 B 貨物船 11明純、498トン 141781、有限会社大越汽船 71.96m（Lr）×12.00m×7.23m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成24年10月
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 54歳 締約国資格受有者承認証 船長（ジャマイカ発給） 交付年月日 2018年11月5日 （2020年12月9日まで有効） B 船長B 男性 56歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年4月12日 免状交付年月日 平成27年1月27日 免状有効期間満了日 令和2年4月11日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部外板に擦過傷 B 左舷船首部外板に擦過傷、左舷中央部外板に凹損、船橋構造物左

	舷側に破口等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 8、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか15人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、貨物（ベニヤ板）の荷揚げの目的で、平成31年2月18日09時15分ごろ石巻港南方の錨地を抜錨し、石巻港大手ふ頭（以下「本件ふ頭」という。）に向け、航路に入り、009°の針路（真方位、以下同じ。）、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として、北進した。</p> <p>A船は、石巻港雲雀野防波堤灯台を右舷側に見て針路を北東方に向け、速力を約3knに減速した後、針路を北方に向け、09時55分ごろ、本件ふ頭の中央から南方約500mの場所で主機を停止した。</p> <p>A船は、両舷の錨を水面近くまで降ろし、本件ふ頭北東端の1号岸壁に左舷着けしようと主機を停止したまま進んでいたところ、10時00分ごろ、本件ふ頭まで約200mの場所で、左舷方からの風速約20m/s以上の突風を受け、右舷方に流され始めた。</p> <p>船長Aは、右舷方に係留していたB船に衝突すると思い、前部配置の航海士に左舷錨の投下を指示し、主機を全速力後進としたが間に合わず、10時04分ごろA船の右舷船首部がB船の左舷船首部、左舷中央部及び船橋構造物左舷側に順次衝突した。</p> <p>船長Aは、主機を停止し、A船の右舷側をB船の左舷側に接舷させ、代理店にタグボートを要請した。</p> <p>A船は、10時30分ごろタグボート2隻で引かれ、B船から離れた後、本件ふ頭1号岸壁に左舷着けした。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、平成31年2月18日08時35分ごろ、石巻港日和ふ頭6号岸壁に右舷着けし、08時45分ごろから貨物（DDGS：Distiller's Dried Grains with Solubles、トムロコシの蒸留かす）の揚げ荷役を行っていた。</p> <p>船長Bは、09時30分ごろから西北西の風が強くなってきたので、乗組員に係留索を前部と後部にそれぞれ追加することを指示していたところ、09時55分ごろ、A船が入港してくるのを確認した。</p> <p>船長Bは、A船が風に圧流され、徐々に接近してくるので、乗組員全員で、防舷物を持ってB船の左舷側で衝突に備えていたが、危険を感じて待避したところ、A船の右舷船首部がB船の左舷船首部、左舷中央部及び船橋構造物左舷側に順次衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の損傷状況を確認し、用船者に報告した。</p> <p>本事故は、海上保安官に目撃されていた。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船、写真2 A船の損傷状況、写真3 B船、写真4 B船の損傷状況（左舷外板）、写真5 B船の損傷状況（船橋構造物左舷</p>

	側) 参照)
その他の事項	<p>船長Aは、平成30年11月からA船の船長として勤務しており、石巻港には何度か入港した経験があり、以前に乗船していた船でも日本各地の港に入港した経験があった。</p> <p>A船は、固定ピッチプロペラで、バウスラストが装備されていなかった。</p> <p>船長Aは、入港時のタグボートの使用の判断について、一任されており、日本の港ではタグボートを使用したことがなかった。</p> <p>船長Aは、入港時の風速が約5m/sであったので、タグボートを使用しないで入港できると判断した。</p> <p>船長Aは、A船が右舷方に流され始めた時、A船の風速計が60knを示したのを、また、左舷の錨鎖が1節伸出していたのを確認した。</p> <p>A船は、本事故当時、ベニヤ板1,570tを積載し、船首3.2m、船尾5.7mの喫水であった。</p> <p>船長Bは、B船が入港した08時30分ごろの風速が約3m/sだったが、09時30分ごろから西北西の風が強くなり、本事故発生当時の風速が約20m/s程度であったと思った。</p>
分析	
乗組員等の関与	A あり、B なし
船体・機関等の関与	A なし、B なし
気象・海象等の関与	A あり、B なし
判明した事項の解析	<p>A船は、気象が急変して強風の状況下、本件ふ頭に北進して右舷方の岸壁に係留していたB船と十分な距離がない状態で着岸操船を行ったことから、西北西の突風を受け、右舷方に流されてB船に接近し、主機を全速力後進として左舷錨を投入したものの、間に合わず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、日和ふ頭に着岸中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、気象が急変して強風の状況下、本件ふ頭に北進して右舷方の岸壁に係留していたB船と十分な距離がない状態で着岸操船を行ったため、西北西の突風を受け、右舷方に流されてB船に接近し、主機を全速力後進として左舷錨を投入したものの、間に合わず、B船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・着岸操船時には、風の影響を考慮して、他船及び岸壁との距離を十分にとること。</li> <li>・入港前に最新の気象情報を確認し、必要に応じてタグボートを使用することが望ましい。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位 ※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
09:57:07	38-24-51.0	141-16-17.6	357.0	354	2.4
09:57:37	38-24-52.1	141-16-17.5	004.6	358	2.3
09:58:07	38-24-53.3	141-16-17.8	011.2	356	2.2
09:58:37	38-24-54.2	141-16-18.0	007.4	355	2.1
09:59:07	38-24-55.5	141-16-18.1	358.7	002	2.3
09:59:37	38-24-56.7	141-16-18.4	015.4	006	2.5
09:59:48	38-24-57.2	141-16-18.6	017.8	006	2.4
09:59:57	38-24-57.5	141-16-18.7	019.4	005	2.4
10:00:07	38-24-57.8	141-16-18.9	020.2	004	2.3
10:00:17	38-24-58.3	141-16-19.0	020.1	003	2.3
10:00:27	38-24-58.6	141-16-19.2	019.4	002	2.2
10:00:37	38-24-58.9	141-16-19.2	014.5	003	2.2
10:00:48	38-24-59.3	141-16-19.4	009.8	005	2.2
10:00:57	38-24-59.7	141-16-19.5	008.3	007	2.2
10:01:07	38-25-00.1	141-16-19.5	011.7	009	2.2
10:01:17	38-25-00.5	141-16-19.6	017.8	010	2.2
10:01:27	38-25-00.8	141-16-19.9	022.6	011	2.2
10:01:37	38-25-01.1	141-16-20.1	026.4	011	2.2
10:01:48	38-25-01.5	141-16-20.3	027.8	010	2.1
10:01:57	38-25-01.8	141-16-20.5	028.3	010	2.1
10:02:07	38-25-02.0	141-16-20.7	028.9	010	2
10:02:27	38-25-02.7	141-16-21.1	031.2	009	2
10:02:37	38-25-03.0	141-16-21.3	033.5	008	1.9
10:02:48	38-25-03.2	141-16-21.5	035.0	007	1.9
10:03:07	38-25-03.7	141-16-22.0	036.6	004	1.6
10:03:17	38-25-03.9	141-16-22.3	037.6	003	1.5
10:03:27	38-25-04.1	141-16-22.5	038.9	002	1.3
10:03:38	38-25-04.2	141-16-22.7	041.0	002	1
10:03:48	38-25-04.3	141-16-22.8	044.2	002	0.8
10:04:07	38-25-04.2	141-16-23.1	058.1	005	0.4
10:04:17	38-25-04.3	141-16-23.1	070.3	006	0.3
10:04:27	38-25-04.3	141-16-23.1	088.9	009	0.3
10:04:38	38-25-04.2	141-16-23.2	109.5	011	0.4

10:04:47	38-25-04.2	141-16-23.2	124.0	013	0.4
10:04:57	38-25-04.2	141-16-23.4	137.2	016	0.5
10:05:07	38-25-04.2	141-16-23.4	145.5	018	0.6
10:05:17	38-25-04.1	141-16-23.4	151.5	019	0.7
10:05:27	38-25-04.0	141-16-23.4	155.5	020	0.8
10:05:38	38-25-03.8	141-16-23.5	159.1	020	0.9
10:05:47	38-25-03.6	141-16-23.6	157.5	016	1.1
10:05:57	38-25-03.4	141-16-23.7	153.5	012	1.1
10:06:07	38-25-03.2	141-16-23.9	153.2	009	1.1
10:06:17	38-25-03.0	141-16-23.9	156.3	008	1.2
10:06:27	38-25-02.8	141-16-24.0	161.7	008	1.3
10:06:38	38-25-02.5	141-16-24.0	167.3	010	1.5
10:06:58	38-25-01.9	141-16-24.0	174.9	011	1.7
10:07:07	38-25-01.6	141-16-24.0	179.4	012	1.8
10:07:17	38-25-01.5	141-16-24.0	178.9	011	1.3
10:07:27	38-25-01.3	141-16-24.1	169.1	009	0.9
10:07:58	38-25-01.2	141-16-24.5	119.0	003	0.7
10:08:07	38-25-01.2	141-16-24.7	101.7	359	0.9
10:08:17	38-25-01.2	141-16-24.9	090.9	356	0.9
10:08:27	38-25-01.2	141-16-25.1	084.5	352	0.9
10:08:37	38-25-01.2	141-16-25.3	084.9	349	0.8
10:08:47	38-25-01.2	141-16-25.5	088.1	345	0.8

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 A船



写真2 A船の損傷状況



写真3 B船



写真4 B船の損傷状況（左舷外板）



写真5 B船の損傷状況（船橋構造物左舷側）

