

船舶事故調査報告書

令和5年12月20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	令和5年3月23日 06時40分
発生場所	茨城県鹿島港北公共ふ頭D岸壁 鹿島港指向灯から真方位229°2.4海里付近 (概位 北緯35°55.6' 東経140°39.2')
事故の概要	貨物船第十二晶恵丸は、着岸操船中、また、押船第二喜宝丸被押クレーン台船喜宝号は、係留中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月10日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 第十二晶恵丸、499トン 136865、寿汽船株式会社（A社） B 押船 第二喜宝丸、19トン 291-34789茨城、三国屋建設株式会社（B社） C クレーン台船 喜宝号、約2,136トン なし、B社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海）（旧就業範囲） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部ブルワークに擦過傷及び凹損 B なし C 右舷船尾部上部のデッキプレート及びハンドレールに曲損、右舷船尾部タイヤフェンダーの昇降設備に破損
気象・海象	気象：天気 霧、風 なし、視程 約30m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 茨城県鹿嶋市には、令和5年3月23日04時16分に濃霧注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、霧により視界が制限され、船長Aが、鹿島港での操船経験から港奥では視界が良くなると予想し、補油を行う鹿島港北公共ふ頭C岸壁（以下、岸壁の名称中「鹿島港北公共ふ頭」は省略する。）に出船右舷着けする目的で鹿島港の錨地を出発した。 A船は、鹿島港北地区の水路に入り、船首を同水路端にある北北東方に延びるD岸壁に向けて西北西進中、視程が約200～300mに減少したので、D岸壁南南西端から東南東方に延びるC岸壁前面で周囲の状況を確認することとして、主機を停止した。 船長Aは、視程が約30mになり、レーダーによりD岸壁北北東側

	に隣接するE岸壁には着岸中の船舶を認めたが、船首方のD岸壁には船舶がいるように見えなかったので、着岸操船に支障はなく、補油の予定時刻に間に合わせようと思い、左舵を取って主機を前進とした。 A船は、左転中に船首がC岸壁に接近したとき、船長Aが、C岸壁東南東端にある浅所に接近しないように注意しながら、船首が東方に向いた態勢で舵中央で少し半速力後進とした。 船長Aは、右舷方のC岸壁が徐々に見えるようになり、後進行きあしで後方のD岸壁に接近していたところ、船尾配置員から船尾が近いと報告を受けたものの、D岸壁までの距離がまだ離れていると思い、次に約10mと報告を受けて右舵を取って主機を極微速力前進とした。 船長Aは、引き続き、船尾配置員から近づいていると報告を受けて危険を感じ、主機を極微速力後進としたが、更に寄っている旨の報告を受け、主機を停止した後に右舵20°に取って極微速力前進とした際、衝撃を受けて、視線を左舷船尾方に向けたところ、着岸中のC船を初認し、A船の左舷船尾部とC船の右舷船尾部とが衝突したことを知った。 A船は、着岸操船を続け、C岸壁に着岸した。 船長Aは、鹿島港での着岸経験が100回程度あり、鹿島港及び北海道等の港で濃霧での着岸経験も豊富にあって、視界が制限されても支障なく着岸操船できると思っていた。 船長Aは、本事故時、短時間で補油が終了した後に近くの岸壁に移動して積荷役を行う予定であり、移動しやすい出船右舷着けとした。 船長Aは、本事故当時、レーダー画面で岸壁と一体となった判別しにくい映像が現れ、同映像を偽像であると思ったが、レーダーの調整を適切に行っていれば、C船の存在に気付くことができたと本事故後に思った。 船長Aは、後進行きあしで後方のD岸壁に接近中、D岸壁に船舶がいらないと思い、左舷側及び船尾側を見ておらず、船尾が近いという船尾配置員の報告内容を確認しなかったため、D岸壁までの距離がまだ離れていると思った。 船長Aは、本事故後、濃霧で補油できないことを知ったので、錨地を発する前に、船舶代理店に補油が可能であるか最新情報を入手して着岸の可否を判断したり、また、C岸壁前面で視程が約30mになった際に錨泊して待機したりすれば良かったと本事故後に思った。 B船は、船長Bほか7人が乗り組み、B船の船首部を無人の状態のC船の船尾凹部に嵌合^{かんごう}して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、D岸壁に船首を北北東方に向けて左舷着けで係留していたところ、A船と衝突した。
分析	A船は、濃霧注意報が発表され、視程が約30mとなった状況下、

	着岸操船中、船長Aが、D岸壁にB船押船列が係留していることに気付かないまま、後進行きあしで後方のD岸壁に接近していたところ、船尾配置員から船尾が近いと報告を受けたものの、D岸壁までの距離がまだ離れていると思い、操船を続けたことから、C船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、本事故当時、レーダーの調整を適切に行っておらず、B船押船列が映っていなかったことから、D岸壁にB船押船列が係留していることに気付かなかったものと考えられる。 船長Aは、後進行きあしで後方のD岸壁に接近中、D岸壁に船舶がないと思い、左舷側及び船尾側を見ておらず、船尾が近いという船尾配置員の報告内容を確認しなかったことから、D岸壁までの距離がまだ離れていると思ったものと考えられる。 B船押船列は、左舷着けで係留中、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、濃霧注意報が発表され、視程が約30mとなった状況下、A船が着岸操船中、B船押船列が係留中、船長Aが、D岸壁にB船押船列が係留していることに気付かないまま、後進行きあしで後方のD岸壁に接近していたところ、船尾配置員から船尾が近いと報告を受けたものの、D岸壁までの距離がまだ離れていると思い、操船を続けたため、C船と衝突したものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、見張りの強化、安全な速力、早めの避航、霧中信号の励行及び霧情報の入手等を記載した霧中安全対策について、関係各船の乗組員に周知した。 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。 ・船長は、着岸操船中、船首尾配置員からの報告内容で思い違いをしないよう十分に確認して、意思疎通を図ること。 ・船首尾配置員は、離岸及び着岸時、船長に対して、周囲の船舶や岸壁との距離を具体的に、かつ継続して報告すること。 ・操船者は、レーダー画面で判別しにくい映像を認めた場合、レンジの切替え等の調整を行うなど、偽像かどうかを慎重に確かめること。 ・船長は、着岸岸壁付近で狭視界となった場合、レーダー等により周囲の状況を把握するとともに、必要に応じて視界が良くなるまで待機する目的で錨泊すること。