

事故調査事例

濃霧による視界制限状態で、旅客船と海上タクシーが衝突した事例

船舶

概要：旅客船A船は、船長Aほか1人が乗り組み、旅客18人を乗せ、宮城県石巻市鮎川港から同市金華山港に向けて南東進中、海上タクシーB船は、船長Bが1人で乗り組み、旅客11人を乗せ、金華山港から鮎川港に向けて西進中、濃霧による視界制限の状況下、平成20年5月3日(祝)14時58分ごろ、石巻市牡鹿半島黒埼西方沖で両船が衝突した。A船は、旅客3人及び乗組員1人が、B船は、旅客10人がそれぞれ負傷し、A船には、左舷船首部外板の破孔等が生じ、B船には、船首部ハンドレールの曲損等が生じた。

事故の経過

A船(旅客船)

19トン 16.0m
乗組員：船長Aほか1人
乗客：18人(大人14人子供4人)

船長Aは濃霧注意報の発表を承知していたが、発航前点検及び運航の可否判断を行わず

14:50ごろ

定期航路の臨時便として定期便終了後に鮎川港を出港

出港時、灯浮標の視認状況から、視程が約1,300mであることを確認

陸前黒埼灯台(黒埼灯台)の北西方付近で針路を約150°に定め、約18.0ノット(kn)の速力で手動操舵により進行

黒埼灯台の北西0.8海里(M)付近で、霧のため視程が約30mに制限されるようになったが、海上衝突予防法で定めるところにより、灯火(法定灯火)を表示することも、音響信号(霧中信号)を吹鳴することもなく航行

14:57ごろ

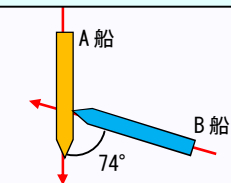
レーダー(0.5Mレンジ)で左舷船首方40°0.4M付近にB船の映像を初めて認めたが、B船と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず

0.2M付近でレーダー映像を見たとき、その方位が少し左に変化しているように感じた

0.1M付近でレーダー映像を見たとき、衝突の危険を感じ、右舵約5°をとり、約16.0knに減速

14:58ごろ

A船の左舷船首とB船の左舷船首とが衝突



主な要因等

事故当時の気象及び海象

天気：霧 風向風速：南東 風力3
視程：30~50m
注意報：濃霧注意報(視程500m以下)

船長Bは同日06時ごろテレビの天気予報を見たが、濃霧注意報の発表は覚えておらず

A社安全統括管理者は濃霧注意報を入手しておらず、船長Aに運航の可否判断を促さなかった

発航前に、視程が運航基準(A船:500m B船:300m P3参照)に定める条件以下に達するおそれがあると認められる状況

安全管理規程不遵守

視程が運航基準の条件以下になった場合に、運航の可否判断等を行わなかった P3参照

船長Aは、金華山港から鮎川港に向かう船のレーダー映像であり、陸から大きく離れて金華山港に向かう自船とは左舷を対して通過するものと判断し、レーダープロットングなどによる系統的な観察を行っていなかった

それまでの経験から、この時間帯にこの付近を航行しているのは自船だけだとの思い込み

事故の経過

B船(海上タクシー)

6.6トン 11.98m
乗組員：船長B
乗客：11人

船長Bは運航管理者として必要な気象情報を把握しておらず、また、発航前点検及び運航の可否判断を行わず

14:43ごろ

不定期便の海上タクシーとして金華山港を出港

出港時、防波堤の赤灯柱の視認状況から、視程が少なくとも300mはあることを確認

約16.2knの速力で、手動操舵により金華山瀬戸を西進

14:49ごろ

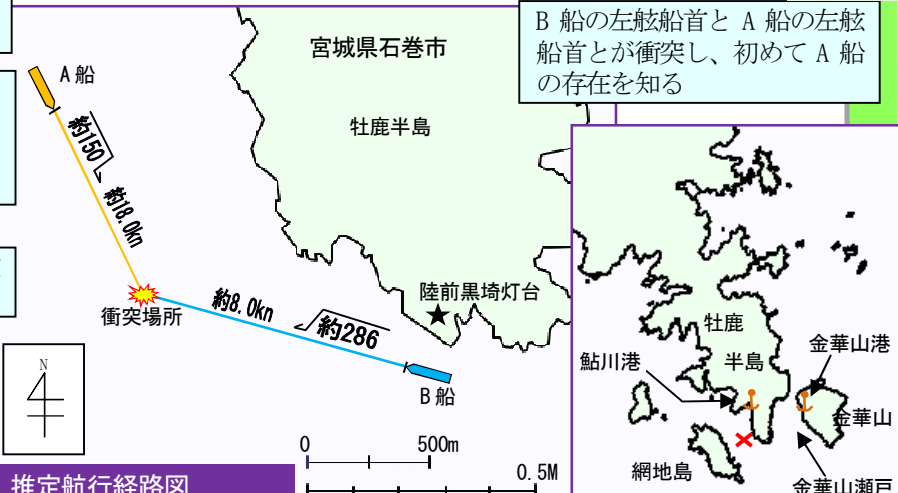
黒埼灯台から076°900m付近で、霧のため視程が約50mまで制限されるようになったので約9.0knに減速したが、法定灯火を表示することも、霧中信号を吹鳴することもなく航行

黒埼灯台から215°250m付近で針路を約286°に定め、約8.0knに減速

レーダー(1.5Mレンジ)画面にあまり目を向けず西進を続けた

14:58ごろ

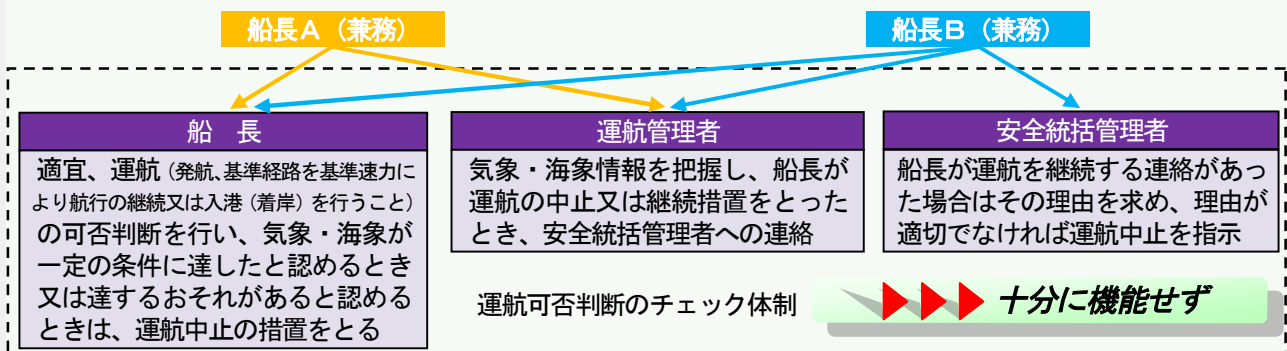
B船の左舷船首とA船の左舷船首とが衝突し、初めてA船の存在を知る



再発防止のための具体的対策

本事故では、A 船及び B 船ともに安全管理規程の内容を十分に理解しておらず、安全管理規程に定められた運航中止の判断をしていませんでした。船長 A が運航管理者を、また、船長 B が運航管理者及び安全統括管理者を兼務し、運航の可否判断における船長、運航管理者及び安全統括管理者によるチェック体制が十分に機能しなかった可能性があると考えられます。

運航の可否判断におけるチェック体制及び運航の可否判断を行わなかった要因



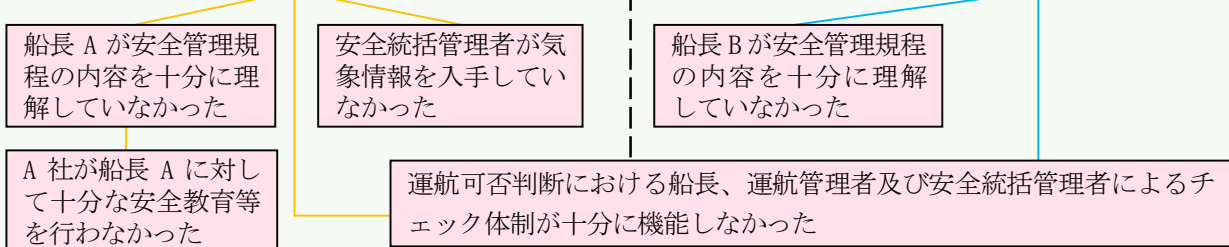
A 社の運航基準

発航を中止する発航地港内の気象・海象条件
 風速 12m/s 以上、波高 1.0m 以上及び視程 500m 以下
航行中、視程が 500m 以下に達したと認めるとき
 基準航行を中止し、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は基準経路変更の措置をとらなければならない

B 事業者の運航基準

発航を中止する発航地港内の気象・海象条件
 風速 12m/s 以上、波高 1.0m 以上及び視程 300m 以下
航行中、視程が 300m 以下に達したと認めるとき
 基準航行を中止し、当直体制の強化及びレーダーの有効利用を図るとともにその時の状況に適した安全な速力とし、状況に応じて停止、航路外錨泊又は基準経路変更の措置をとらなければならない

A 船及び B 船とも航行中に運航基準に定められた運航中止の条件に達したと認められる状況となったとき、運航の可否判断を行わず、そのときの状況に適した安全な速力とするなどの措置もとらなかった



▶▶▶ 発航前の運航可否判断も含め、安全管理規程を遵守していなかった

当委員会は、同種事故の再発防止の観点から、以下のとおり所見を示しました。

所見

本事故は、安全統括管理者あるいは運航管理者の立場にある船長が、気象情報を十分に把握せず、また、視程が運航基準に定める条件以下となったとき、運航中止の措置をとらなかったなど、自らが管理する安全管理規程を遵守していなかったこと、並びに運航の可否判断において、船長、運航管理者及び安全統括管理者によるチェック体制が十分に機能していなかったことから、船舶運航事業者全体として安全管理規程の目的である輸送の安全確保について、十分に理解していなかったことにより発生したものと考えられる。

船舶運航事業者は、海上において人命を預かる自らの使命を再確認し、安全管理規程の目的である輸送の安全確保について、全社員に対して意識の徹底を図ることが必要である。

本事例の調査報告書は当委員会ホームページで公表しております。（平成 21 年 11 月 27 日公表）

http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/report/MA2009-11-1_2008tk0009.pdf

事故防止分析官の

ひとこと

本事故は、自らの判断や経験に基づく思い込みにより、両船ともレーダーによる適切な見張りを行っていませんでした。霧中航行では、その時の状況に適した安全な速力とし、レーダーによる適切な見張りや霧中信号を行うことで、互いに早く相手船を認識できるよう努め、避航動作をとるための時間的な余裕をもつことが大切です。