

船舶事故調査報告書

平成24年9月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成23年10月17日 10時20分ごろ
発生場所	茨城県鹿島港南公共ふ頭H岸壁 茨城県神栖市所在の鹿島港導灯（後灯）から真方位197° 2.5海里付近 （概位 北緯35° 53.0′ 東経140° 41.4′）
事故調査の経過	平成23年12月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	貨物船 第二海福丸、499トン 133625、有限会社ヤマフジ 72.45m (Lr) × 12.00m × 7.05m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年11月4日
乗組員等に関する情報	二等航海士 男性 31歳 五級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成22年6月17日 免状交付年月日 平成22年6月17日 免状有効期間満了日 平成27年6月16日 船長 男性 54歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年3月20日 免状交付年月日 平成20年7月14日 免状有効期間満了日 平成25年7月22日
死傷者等	なし
損傷	本船 バルバスバウに亀裂及び凹損 岸壁 コンクリート剝離
事故の経過	本船は、船長及び二等航海士ほか3人が乗り組み、けい砂約1,500tを積載し、船長が船首配置に就き、二等航海士が操船して鹿島港南公共ふ頭H岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向かった。 二等航海士は、本船が本件岸壁に向首して速力約5ノット（kn）で航行中、本件岸壁に隣接したバースで出港準備中であったタンカー（以下「本件タンカー」という。）の右舷錨鎖が本船の進路に延びて

	<p>いることに気づき、船長へ同錨鎖を通過後に本船の右舷船首錨を投下することを伝え、機関を微速後進として減速を開始した。</p> <p>二等航海士は、本船が本件タンカーの右舷錨鎖を通過して本件岸壁の約30m手前に至った頃、右舷船首錨を投下し、その後、GPSプロッターで速力を確認したところ、約2.5knであることを知って減速しきれていないことに気づき、直ちに機関を全速後進としたが、平成23年10月17日10時20分ごろバルバスバウが本件岸壁に衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>二等航海士は、鹿島港の入港経験が数回あり、自ら操船することを申し出た。</p> <p>二等航海士は、本件タンカーが出港準備中であつたので、邪魔にならないように早めに着岸しようと思い、気持ちに焦りが生じていた。</p> <p>船長は、鹿島港の入港が初めてであつた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、鹿島港の本件岸壁に着岸作業中、操船していた二等航海士が、速力を正確に把握していなかったことから、本件岸壁に接近して右舷船首錨を投下後、GPSプロッターにより速力を確認して減速できていないことに気づき、全速後進で減速したものの、バルバスバウが本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、鹿島港の本件岸壁に着岸作業中、操船していた二等航海士が速力を正確に把握していなかったため、本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>本船の船舶借入人は、本事故後、次の安全対策を実施することを決めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・入港前に代理店との打合せを確実にし、疑問や不安を確実になくして入港する。 ・入港前に船橋にて着棧前ミーティングを行い、着棧方法の確認及び各自の役割を確認する。(着棧前ミーティングの状況を記録し、船舶借入人が保管する。) ・出港船や他船の動向に注意し、無理に着棧せず、スペースが確保されるのを待って着棧する。 ・早急に船舶借入人による安全対策教育を船内で実施する。 <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"> ・速力及び着岸する岸壁までの距離を適切に把握すること。