

# 船舶事故調査報告書

平成25年12月19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25年8月20日 16時24分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市佐世保港 佐世保港弁天島灯台から真方位037° 1,260m付近 （概位 北緯33° 09.3′ 東経129° 43.4′）
事故調査の経過	平成25年8月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	護衛艦 しまかぜ、4,650トン（基準排水量） 自衛隊艦番号DDG172、防衛省 150.0m×16.4m×4.8m、鋼 ガスタービン機関4基、52,956kW（合計）、昭和62年1月30日
乗組員等に関する情報	艦長 男性 49歳 運航一級（防衛省基準） 平成7年6月26日取得
死傷者等	なし
損傷	本艦 左舷艦尾部外板に破口 岸壁 コンクリート壁に欠損
事故の経過	<p>本艦は、艦長ほか259人が乗り組み、艦長が操艦を行い、佐世保港の海上自衛隊の倉島岸壁に出船右舷着けするため、針路045°（真方位、以下同じ。）、速力約6ノットで倉島岸壁の前面の水域に向けて航行した。</p> <p>本艦は、倉島岸壁の南西方に位置する千<sup>ひづくし</sup>尽岸壁の西端付近に達した頃、右回頭して針路を倉島岸壁東端付近に向ける077°とした後、機関を停止して行きあしを減じ、左舷艦首及び左舷艦尾付近にえい船のタグラインを取り終え、艦長が、左舵一杯、右舷前進半速、左舷後進半速を指示して左回頭を始めるとともに、えい船2隻を操艦の補助に当たさせた。</p> <p>艦長は、倉島岸壁東端付近を077°に見て左回頭すれば、艦尾と千尽岸壁との最接近距離が約60mであると判断していた。</p> <p>艦長は、左回頭中、航海長及び操舵手から、後進の行きあしがある</p>

	<p>と相次いで報告があり、両舷停止として速力指示器を確認したところ、後進の行きあしであることが分かったので、両舷前進微速を指示した。</p> <p>艦長は、艦尾配置の指揮者から干尽岸壁までの距離が約20mとの報告を受け、両舷前進半速を指示したものの、本艦は、平成25年8月20日16時24分ごろ干尽岸壁に艦尾がほぼ直角に衝突した。</p> <p>本艦は、負傷者等の有無及び艦尾の損傷状況を調査した後、倉島岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約4m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>艦長は、着任後、初めての入港操艦であった。</p> <p>艦長は、これまでに佐世保港に配備された護衛艦の艦長を2か月間勤めた。</p> <p>艦長は、艦尾付近の状況を後方監視装置の映像で把握できた。</p> <p>艦尾配置の指揮者は、干尽岸壁までの距離を約80mからほぼ10m刻みで報告していた。</p>
<b>分析</b> 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>本艦は、佐世保港の倉島岸壁に出船右舷着けしようとし、倉島岸壁の前面の水域で左回頭中、艦長が、報告を受け、速力指示器を確認し、後進行きあしであることに気付いたことから、後進行きあしを減じようとして両舷前進微速を指示したが、艦尾が干尽岸壁まで約20mに接近し、両舷前進半速を指示したものの、干尽岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本艦が、佐世保港の倉島岸壁に出船右舷着けしようとし、倉島岸壁の前面の水域で左回頭中、艦長が、報告を受け、速力指示器を確認し、後進行きあしであることに気付いたため、後進行きあしを減じようとして両舷前進微速を指示したが、艦尾が干尽岸壁まで約20mに接近し、両舷前進半速を指示したものの、干尽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>
<b>参考</b>	<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>・港内で操艦するに当たっては、報告された内容を勘案して速やかに状況を判断し、必要な措置を迅速に講じること。</li> </ul>