

船舶事故調査報告書

平成26年10月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成25年6月10日 08時21分ごろ
発生場所	茨城県鹿嶋市鹿島港の鹿島石油株式会社鹿島製油所原油棧橋1号 鹿島港導灯（前灯）から真方位023° 1,075m付近 （概位 北緯35° 56.0′ 東経140° 42.6′）
事故調査の経過	平成25年6月11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	LPG船 まりんえーす、749トン 141501、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、 松盛汽船株式会社 67.80m×11.50m×4.70m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成23年5月
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成3年12月19日 免状交付年月日 平成23年8月10日 免状有効期間満了日 平成28年12月18日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首に破口を伴う凹損、球状船首部に凹損、右舷錨の錨冠が脱落、右舷外板に凹損、擦過傷等 棧橋 ロープスライダーが脱落、コンクリート製ブロック側壁に剝離及び擦過傷 鹿島港南防波堤 コンクリート製ブロック側壁に剝離及び擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、鹿島港南側の岸壁を離岸した。 本船は、機関長が機関操縦盤に就き、船長が、操舵して操船に当たり、0.25～3海里レンジとしたレーダー1台を作動させて見張りを行い、針路（真針路）約055°とした。 本船は、港口に向けて北東進中、霧で視界制限状態となり、約12ノットの対地速力で、手動操舵により航行していたところ、平成25年6月10日08時21分ごろ、右舷船首が鹿島石油株式会社鹿島製油所原油棧橋1号（以下「本件棧橋」という。）に衝突した後、鹿島

	港南防波堤に当たって行きあしが停止した。
気象・海象	気象：天気 霧、風向 北東、風力 1、視程 約100m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期 鹿嶋市に濃霧注意報が発表されていた。
その他の事項	船長は、鹿島港には約20回入港したことがあった。 船長は、日本の南方沖を北東進している台風第3号の進路及び本船の今後の運航スケジュールを考えてレーダー画面から目を離していた。
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	あり なし あり 本船は、霧で視界制限状態となった鹿島港を北東進中、船長が、日本の南方沖を北東進している台風第3号の進路及び本船の今後の運航スケジュールを考えてレーダー画面から目を離していたことから、本件棧橋に接近して衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、霧で視界制限状態となった鹿島港を北東進中、船長が、日本の南方沖を北東進している台風第3号の進路及び本船の今後の運航スケジュールを考えてレーダー画面から目を離していたため、本件棧橋に接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・霧で視界制限状態となった場合、十分に減速して航行すること。 ・レーダーによる船位の確認を適切に行うこと。 ・霧で視界制限状態となった場合、レーダーの専従見張り員を配置することが望ましい。