

船舶事故調査報告書

平成26年3月6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（防波堤）
発生日時	平成25年7月20日 01時30分ごろ
発生場所	三重県四日市市四日市港東防波堤 四日市港東防波堤南灯台から真方位347° 410m付近 （概位 北緯34° 57.3′ 東経136° 39.5′）
事故調査の経過	平成25年8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	引船 くわな丸、198トン 133284、三洋海事株式会社 32.82m×9.50m×4.30m、鋼 ディーゼル機関2基、2,647.8kW（合計）、平成7年10月12日
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年12月4日 免状交付年月日 平成22年3月11日 免状有効期間満了日 平成27年12月3日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に凹損 防波堤 上部の圧壊（長さ約2m）
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、四日市港第3区の霞ヶ浦北ふ頭で出港船の支援作業を行い、平成25年7月20日01時15分ごろ四日市市千歳町の係留施設に向けて航行を開始した。 船長は、船橋で航海士と共に当直を行い、本船を手動操舵により、操船していたが、霞ヶ浦防波堤北方付近において、航海士が、船橋後方の机に向かって日誌の記載を始めた。 船長は、ふだんは第2航路付近から四日市港東防波堤（以下「東防波堤」という。）の港内側を航行していたものの、第2航路を通航しようとする出港船がいたので、東防波堤の港内側には向かわず、東防波堤の沖側を通り、第1航路を航行して係留施設に向かおうと考えたが、航海士に伝えなかった。

	<p>船長は、四日市港東防波堤北灯台を通過した後、右舵を取り、本船の前方にいた数隻の錨泊船を避航しながら、四日市港東防波堤南灯台（以下「南灯台」という。）を船首目標にして航行した。</p> <p>船長は、約10ノットの速力で南西進し、南灯台の北東方に数隻の錨泊船がいたため、右舵を取り、それらを避航したが、錨泊中の船舶に気を取られて船位の確認を行わず、陸岸の明かりに紛れて南灯台を見失った。</p> <p>船長は、衝突の直前に東防波堤を船首方至近に視認したものの、何もできず、01時30分ごろ本船の船首が東防波堤と衝突した。</p> <p>船長は、船舶所有者及び海上保安庁に連絡し、自力で航行して千歳町の係留施設に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 1</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長は、航行経験が多くある慣れた海域だったので、レーダーを作動させていたものの、レーダー画面を見ていなかった。</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、四日市港を南西進中、船長が、錨泊中の船舶に注意を向け、レーダーを使用するなどして船位の確認を行っていなかったことから、東防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士と共に当直を行っていたが、航海士が、日誌の記載を行い、見張りを行っていなかったことは、船長が東防波堤に気付かなかったことに関与した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、四日市港を南西進中、船長が船位の確認を行っていなかったため、東防波堤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>本船の船舶所有者は、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 1人で当直を行ったことが、本事故の発生の要因であることから、当直中は日誌の記載などを行わず、BRM体制を確立して安全運航に努めることを全乗組員に周知した。 <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"> ・ 船橋当直者は、一方向のみに注意することなく、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・ 夜間航行時は、慣れた海域を航行する場合であっても、レーダーを有効に活用するなどし、十分に注意して航行すること。