

# 船舶事故調査報告書

平成26年3月13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	乗揚
発生日時	平成25年8月27日 22時10分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎港西防波堤 御前崎港西防波堤東灯台から真方位281° 10m付近 (概位 北緯34° 37.9′ 東経138° 13.7′)
事故調査の経過	平成25年8月28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 英鶴 <sup>えいかく</sup> 、499トン 134929、豊鶴海運株式会社（以下「A社」という。） 75.23m×12.00m×7.13m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年6月20日 免状交付年月日 平成21年5月25日 免状有効期間満了日 平成27年2月14日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首が圧壊、右舷船首部船底外板が凹損 防波堤等 コンクリート製消波ブロック及び防波堤コンクリートが欠損
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、積荷待ちで御前崎港西防波堤（以下「本件防波堤」という。）南方沖に錨泊するため、空船で御前崎港東防波堤北端の北北西沖を約6ノットの速力で南進した。 船長は、単独で船橋当直に就き、手動操舵を行いながら、目視により、見張りを行っていたところ、左舷船首方の御前崎港東防波堤北端付近に港湾工事中簡易浮標の黄色点滅灯（以下「点滅灯A」という。）を、右舷船首方に同様の黄色点滅灯（以下「点滅灯B」という。）をそれぞれ視認した。 船長は、平成24年9月22日の夜間に同地点を航行した際、点滅灯Bを視認しておらず、点滅灯Bがレーダー画面上にも映し出されて

	<p>いなかったが、明るく至近にあるように見えたので、点滅灯Bと点滅灯Aを結んだ線上に新たな港湾工事が行われているものと思い、計画経路から外れ、点滅灯Bを左舷に見て通過しようとして変針した。</p> <p>船長は、その後、レーダー等を使用して船位の確認を行わず、点滅灯Bを注視していたところ、船首で投錨準備をしていた航海士Aから点滅灯Bより手前に本件防波堤が見える旨の報告があり、急いで主機を後進に入れた。</p> <p>本船は、平成25年8月27日22時10分ごろ、船首部が本件防波堤北側の東端付近に設置されているコンクリート製消波ブロックに乗り揚げ、本件防波堤の上部と衝突した。</p> <p>船長は、乗り揚げ後、負傷者のいないこと、油の流出のないこと、損傷状況等を確認し、A社の工務監督に電話で連絡後、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、No. 1バラスタタンク（左舷、右舷）及びNo. 2バラスタタンク（中央）を排水し、球状船首に生じた亀裂が喫水線上だったので、離礁しても浸水することはないだろうと考え、23時52分ごろ、本船を自力で離礁させ、御前崎港外に錨泊し、夜の明けるのを待って御前崎港御前崎中央ふ頭に着岸させた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船尾船橋型鋼製貨物船であり、船橋にはレーダー、GPSプロッター等を装備し、不定期で産業廃棄物の焼却灰の輸送に従事していた。</p> <p>本船は、当初、御前崎港外で錨泊する予定であったが、予定より早く御前崎港に到着したので、本件防波堤の南方沖に錨泊することにした。</p> <p>点滅灯Aは、御前崎港東防波堤の北端付近に4基設置された港湾工事前用簡易浮標のうち南西側にあるものであり、点滅灯Bは、本件防波堤東端付近に1基設置された港湾工事前用簡易浮標であった。</p> <p>御前崎港は、港内中央部の西ふ頭を波浪から防ぐため、同ふ頭の東側の海域には、御前崎港東防波堤が南北方向に、本件防波堤が同ふ頭の北側海域にそれぞれあり、両防波堤間は、約450mで貨物船等が各ふ頭に入出入りする水路となっていた。</p> <p>船長は、御前崎港の水路を年間約2回航行しており、過去に7～8回航行した経験があった。</p> <p>船長は、20時～00時までが当直時間であった。</p> <p>船長は、平成25年7月26日に健康診断を受診しており、色覚も正常で視力も1.5であった。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>あり</p>

<p>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>	<p>なし          なし</p> <p>本船は、空船で御前崎港東防波堤北端の北北西沖を南進中、単独で船橋当直中の船長が、右舷船首方に視認した点滅灯Bと点滅灯Aを結んだ線上に新たな港湾工事が行われているものと思い、点滅灯Bを左舷に見て通過しようとして変針後、レーダー等を使用して船位の確認を行っていなかったことから、本件防波堤に接近するまで気付かず、船首部が本件防波堤北側の東端付近に設置されている消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、点滅灯Bが明るく見えたことから、実際の位置より近くに見えたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、御前崎港東防波堤北端の北北西沖を南進中、単独で船橋当直中の船長が、点滅灯Bを左舷に見て通過しようとして変針後、レーダー等を使用して船位の確認を行っていなかったため、本件防波堤に接近するまで気付かず、船首部が本件防波堤北側の東端付近に設置されている消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>本事故発生後、A社は、本船の乗組員に安全講習会を実施するとともに、A社の全乗組員に次の事故対策を含む通達を出した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・入港前に海図を確認すること。予め選定された航路を把握し方位交叉法とレーダーで位置を確認すること。</li> <li>・港内に夜間入港する場合、航海士の船首配置及び船橋において操船者の他レーダー位置確認者の配置を義務づける（密な連絡の徹底）。</li> <li>・灯火と灯質の確認を怠らないこと。</li> <li>・暗闇の入港にはサーチライトを使用すること。</li> <li>・上記配置、対応が整わない場合は、港外で停泊し、周囲の確認がとれる時間にあわせて入港すること。</li> </ul>