

# 船舶事故調査報告書

平成26年4月10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11月30日 04時40分ごろ
発生場所	大分県津久見市津久見港東方沖 津久見港千怒A防波堤灯台から真方位160° 210m付近 （概位 北緯33° 05.2′ 東経131° 53.0′）
事故調査の経過	平成25年12月3日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 第八勝丸、376トン 140664、勝丸運輸有限公司 67.80m×11.00m×6.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成19年11月9日
乗組員等に関する情報	船長 男性 34歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成12年3月27日 免状交付年月日 平成21年5月20日 免状有効期間満了日 平成27年3月26日 二等航海士 男性 33歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年12月21日 免状交付年月日 平成22年10月5日 免状有効期間満了日 平成27年12月20日
死傷者等	軽傷 3人（船長、一等航海士及び機関長）
損傷	本船 球状船首が圧壊 防波堤 水線より上にある波除けブロックが最大約1m移動
事故の経過	本船は、船長及び二等航海士ほか2人が乗り組み、津久見港に平成25年11月30日早朝に到着予定で津久見湾に入湾した。 二等航海士は、単独の船橋当直に就き、自動操舵として約11.3ノットの対地速力で津久見湾に入ったので、船内電話で全乗組員に入港用意を連絡して西進した。 二等航海士は、GPSプロッターを見ていたが、前方に見えた津久見港千怒A防波堤灯台の灯光（以下「本件灯光」という。）を津久見

	<p>白石灯標の灯光と思い、南方を通過するつもりであった。</p> <p>船長は入港用意の電話を受け、ベッドを離れて昇橋し、周りを見渡したところ、前方至近に防波堤が見えたので、二等航海士に舵及び機関の操作を命じ、二等航海士は舵を取って機関を止めようとしたが、04時40分ごろ、津久見港千怒A防波堤灯台から真方位160°210m付近において、本船が同防波堤の中央部に衝突した。</p> <p>船長は、衝突の衝撃で操舵コンソールに跳ばされて床に倒れたが、起き上がって入港操船を続け、津久見港外に錨泊して海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、着岸後病院に行き、右肋骨骨折及び腰部打撲と診断され、一等航海士は首筋を痛め、また、機関長は肩を打撲した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
その他の事項	<p>二等航海士は、北上して津久見港に入港したことは、何回か経験していたが、南下して津久見港に入港することは初めてであった。</p> <p>二等航海士は、GPSプロッターを見て津久見白石灯標と思っていた標識の南に線が表示されているので、おかしいと思っていたが、防波堤とは思わなかった。</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>本船は、津久見港に向けて西進中、二等航海士が、本件灯光を津久見白石灯標の灯光と思い込み、本件灯光の南方を通過するつもりで航行したことから、津久見港千怒A防波堤灯台のある防波堤に向けて航行することとなり、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、津久見港に向けて西進中、二等航海士が、本件灯光を津久見白石灯標の灯光と思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、GPSプロッターのみに頼らず、津久見港に入港する際、視認することとなる灯台等の灯質を事前に海図などで確認していれば、本件灯光と津久見白石灯標の灯光を見分けることができたものと考えられる。</p> <p>二等航海士は、レーダーを使用していれば、防波堤を確認でき、防波堤との衝突を防止できた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、津久見港に向けて西進中、二等航海士が、本件灯光を津久見白石灯標の灯光と思い込み、本件灯光の南方を通過するつもりで航行したため、津久見港千怒A防波堤灯台のある防波堤に向けて航行することとなり、同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>

<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>・ 船橋当直に先立ち、進路の目標とする航路標識の灯質等を確認しておくこと。</li><li>・ 夜航海に際しては、レーダーを適切に使用することが望ましい。</li></ul>
-----------	---

付図1 事故発生経過概略図

