

船舶事故調査報告書

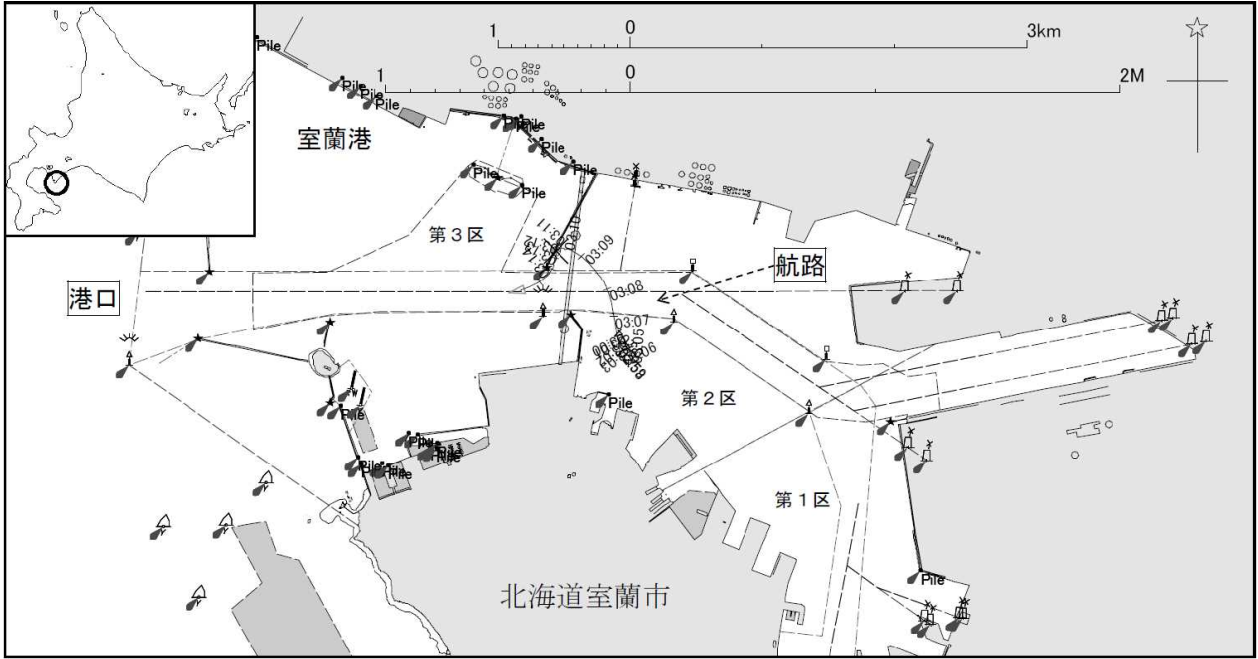
平成27年9月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成27年2月19日 03時09分ごろ
発生場所	北海道室蘭市室蘭港の北防波堤 室蘭港北防波堤灯台から真方位031° 140m付近 （概位 北緯42° 21.30′ 東経140° 56.93′）
事故調査の経過	平成27年2月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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 第五さんのう、749トン 142340、株式会社八重垣船舶 80.31m (Lr) × 13.00m × 8.10m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成26年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 66歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月8日 免状交付年月日 平成22年2月8日 免状有効期間満了日 平成27年8月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首に凹損及び擦過傷 防波堤 コンクリートの欠損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成27年2月19日02時57分ごろ、北海道苫小牧市苫小牧港へ向けて室蘭港第2区の錨地を発進した。 本船は、船長が単独で操船に当たり、室蘭港の航路へ向けて徐々に増速して約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北北西進中、室蘭港南防波堤灯台の灯火を左舷前方に認めた。 船長は、更に増速して約11knで北北西進しながら船橋内を移動して作業灯、バウスラスト等の各スイッチを切って舵輪の前に戻り、ふと前方を見たところ、白鳥大橋北側の橋脚に設けられている赤色灯を認めた。 船長は、視認している赤色灯の意味を考えながら左舵10°として

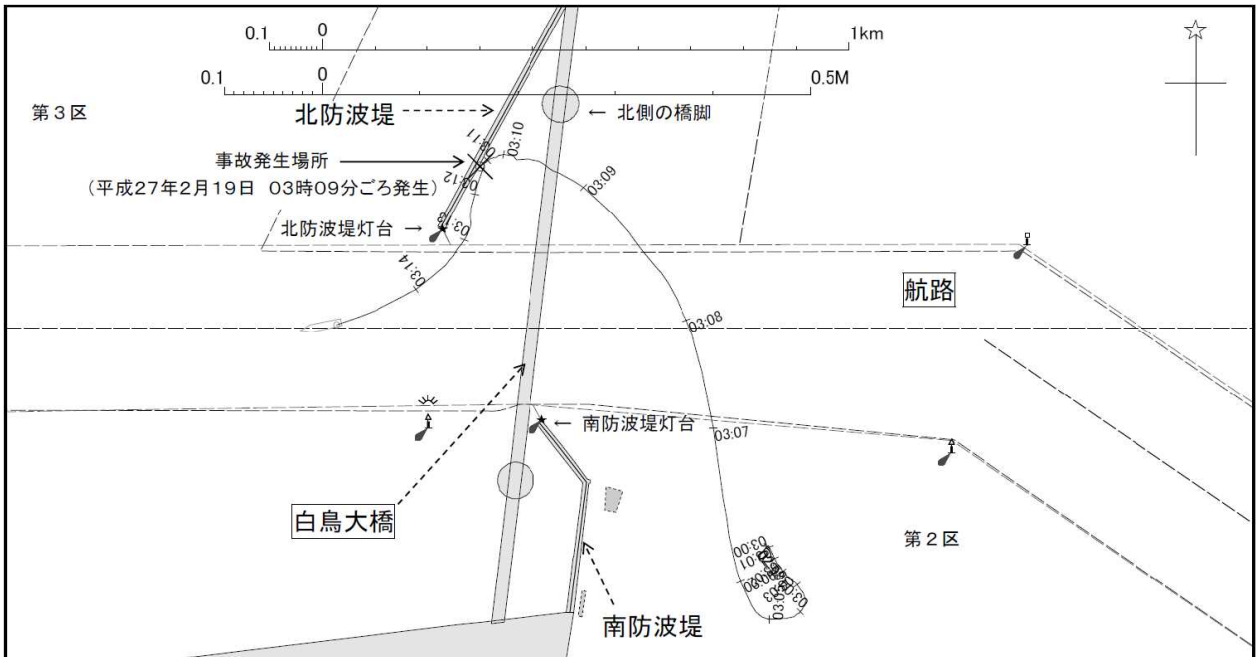
	<p>主機を停止し、前進行きあし状態で続航した。</p> <p>船長は、赤色灯が橋脚を示すものであることに気付いたが、橋脚の横は通航可能だろうと思い、約7knの前進行きあしで、前方に視認する海面の黒い影に注目しながら北西進を続けていたところ、影ではなく北防波堤であることに気付き、左舵一杯及び主機を全速力後進とした。</p> <p>本船は、左回頭しながら、03時09分ごろ、球状船首が北防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、すぐに北防波堤から離れて室蘭港第3区に投錨し、船長が船舶所有者及び海上保安庁へ電話で通報した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付図2 航行経路図(拡大)、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：06時13分、月齢 29.1</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、2月17日14時15分ごろ入港して室蘭港で石炭を荷揚げした後、次の目的地である苫小牧港の気象状況が良くなかったので、空船状態で18日18時10分ごろ室蘭港第2区の南側海域に錨泊し、待機していた。</p> <p>本船の喫水は、船首約2.1m、船尾約3.6mであった。</p> <p>船長は、船長として室蘭港に入出港した経験は豊富であったので、白鳥大橋付近に北防波堤及び南防波堤が設けられていることを知っていたが、室蘭港第2区の南側海域に錨泊するのは初めてであった。</p> <p>船長は、東京湾を何度も通航した経験から、橋脚の横も安全に通航できる海域があることを知っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、視界が良く付近を航行する船舶がいなかったため、レーダーによる見張りを行っておらず、北防波堤に接近していることに気付かなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、室蘭港第2区から出航する際、船長が、見張りを適切に行っていなかったことから、航路を横断して北防波堤に向けて航行していることに気付かず、北防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船橋内を移動して作業灯、バウスラスト等のスイッチを切るなどしていたことから、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、前方に白鳥大橋北側の橋脚に設けられている赤色灯を視認した際、橋脚の横も安全に通航できる海域があることを知っていたこ</p>

	とから、北防波堤に向けて航行していることに思い至らなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、室蘭港第2区から出航する際、船長が、見張りを適切に行っていなかったため、北防波堤に向けて航行し、北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。
参考	<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"> ・ 発航前は、海図等で水路調査を行い、港内の地形を把握すること。 ・ 夜間、港内を航行する際は、レーダー、GPSプロッターを有効利用して船位の確認を行うこと。

付図1 航行経路図



付図2 航行経路図（拡大）



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
2:57:23	42-20-54.7	140-57-19.6	339.6	156	0.0
2:57:51	42-20-54.7	140-57-19.6	339.6	157	0.1
2:58:02	42-20-54.8	140-57-19.6	339.6	158	0.1
2:59:02	42-20-54.8	140-57-19.7	339.6	165	0.1
2:59:23	42-20-54.8	140-57-19.8	339.6	168	0.1
3:00:12	42-20-54.7	140-57-19.9	154.8	161	0.4
3:01:02	42-20-54.0	140-57-20.3	152.7	150	0.9
3:02:02	42-20-53.3	140-57-21.0	145.1	153	0.9
3:03:02	42-20-52.4	140-57-22.1	132.0	191	1.6
3:04:02	42-20-50.7	140-57-22.4	207.0	271	1.6
3:05:00	42-20-50.3	140-57-19.9	273.7	326	2.3
3:06:01	42-20-52.6	140-57-17.5	337.6	349	3.8
3:06:33	42-20-55.4	140-57-16.6	347.6	353	6.0
3:06:52	42-20-57.7	140-57-16.1	350.8	352	7.6
3:07:22	42-21-02.0	140-57-15.3	351.1	349	9.3
3:07:52	42-21-07.1	140-57-13.7	344.5	338	10.6
3:08:01	42-21-08.6	140-57-13.0	342.0	331	10.8
3:08:12	42-21-10.5	140-57-11.9	334.9	321	10.9
3:08:20	42-21-11.5	140-57-10.9	329.0	318	10.9
3:08:33	42-21-13.6	140-57-08.7	320.8	317	11.0
3:08:45	42-21-15.2	140-57-06.9	320.3	306	10.2
3:09:01	42-21-16.8	140-57-04.5	310.8	293	8.7
3:09:06	42-21-17.2	140-57-03.8	306.4	288	8.1
3:09:12	42-21-17.5	140-57-02.9	301.9	284	7.6
3:09:20	42-21-17.8	140-57-02.0	297.6	279	7.0
3:09:25	42-21-18.2	140-57-01.3	293.3	276	6.6
3:09:36	42-21-18.6	140-56-59.9	285.3	269	5.8
3:09:43	42-21-18.5	140-56-58.9	282.1	261	5.6
3:09:50	42-21-18.7	140-56-58.6	291.7	250	3.7
3:10:08	42-21-18.8	140-56-57.9	284.0	227	1.8
3:10:33	42-21-18.6	140-56-57.2	260.6	209	1.3
3:11:01	42-21-18.4	140-56-56.5	231.2	198	1.1
3:11:19	42-21-18.1	140-56-56.2	206.9	196	1.6
3:12:03	42-21-16.4	140-56-55.5	201.5	195	2.7
3:12:33	42-21-15.0	140-56-55.1	184.3	210	3.1
3:12:55	42-21-13.8	140-56-54.8	200.5	224	3.1

(注1) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。

(注2) 対地針路及び船首方位は、真方位である。