

船舶事故調査報告書

平成27年11月5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

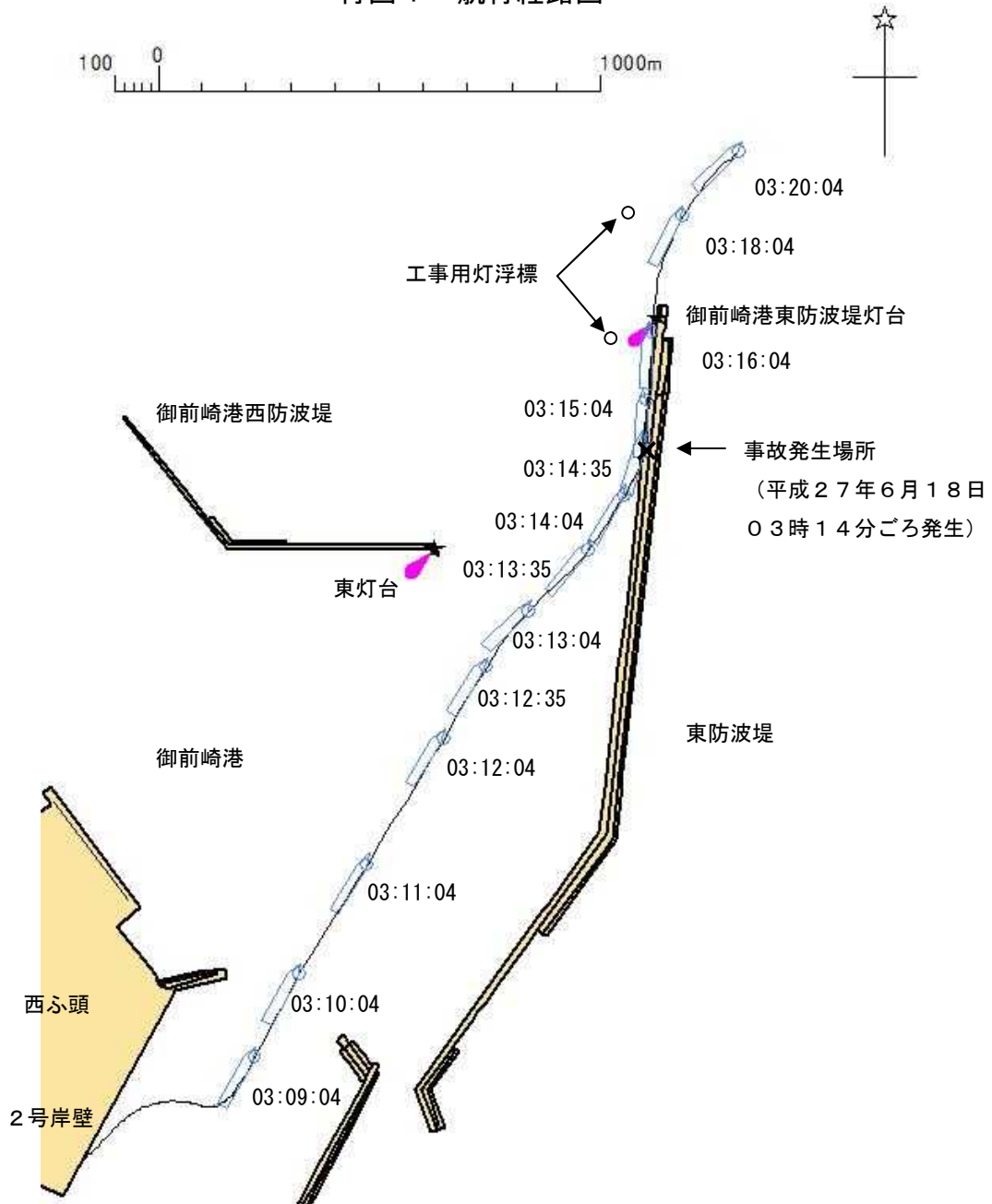
事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成27年6月18日 03時14分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前崎港 御前崎港東防波堤灯台から真方位186°300m付近 （概位 北緯34°38.02′ 東経138°14.01′）
事故調査の経過	平成27年6月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ロールオン・ロールオフ貨物船 みやこ丸、8,015トン 135863、商船三井フェリー株式会社（以下「A社」という。） 156.82m×24.00m×17.66m、鋼 ディーゼル機関、10,922kW、平成9年1月10日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成12年12月1日 免状交付年月日 平成22年4月2日 免状有効期限満了日 平成27年11月30日 甲板手A 男性 39歳
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板及び右舷船尾外板に擦過傷、バルバスバウに凹損 防波堤 上部コンクリートブロックに割損、ケーソンに擦過傷
事故の経過	本船は、船長、航海士2人（以下「航海士A」及び「航海士B」という。）及び甲板手Aほか10人が乗り組み、トレーラー127台及び車両4台を積載し、船長が操船指揮に、航海士Aが主機操縦レバーに、甲板手Aが操舵スタンドにそれぞれつき、平成27年6月18日03時00分ごろ、御前崎港の西ふ頭2号岸壁を離れ、主機を微速力前進にかけて右回頭を開始した。 本船は、船首方位が030°（真方位、以下同じ。）になるまで右回頭し、御前崎港西防波堤東灯台（以下「東灯台」という。）と御前崎港東防波堤（以下「東防波堤」という。）との間に向け、主機を全速力前進まで上げて北北東進した。

	<p>航海士Bは、御前崎港西ふ頭東端を通過した頃、船尾配置を解かれて昇橋し、航海士Aと交替した。</p> <p>船長は、東灯台を通過する前、いつものように御前崎港の荷役関係者に安全に出港したことを連絡するよう航海士Bに指示した。</p> <p>船長は、東灯台南東方において、船橋船首側中央のレピータコンパスの右側で左舵10°を指示し、甲板手Aの左舵10°を取った旨の報告を聞き、約10秒経って船首方に黒い物が見え始め、舵角指示器を見て右舵約10°であることを知り、舵中央、続けて左舵一杯を指示した。</p> <p>本船は、船長が、微速力前進、主機停止、半速力後進を指示し、船尾を東防波堤に接触させないように右舵を指示した直後の03時14分ごろ、右舷船首が東防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、右舷船尾が続けて東防波堤に衝突し、東防波堤とほぼ平行となり、船長が、東防波堤西方に南北方向に並んだ2つの灯浮標を左舷船首方に認め、東防波堤とその2つの灯浮標との間を通過しようと微速力前進をかけた。</p> <p>船長は、東防波堤と2つの灯浮標との間を通過した後、機関長からスラスト及び主機が使用できる旨の報告を受けて西ふ頭に戻ることとし、西ふ頭2号岸壁に接岸した。</p> <p>船長は、乗組員に各部の点検を行わせ、船内に浸水がないことを確認してA社への連絡を行い、海上保安庁に本事故を通報した。</p> <p>(付図1 航行経路図、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 北東、風速 約7m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、18日01時10分ごろ御前崎港の西ふ頭2号岸壁に着けた。</p> <p>本船の喫水は、船首約4.8m、船尾約6.5mであった。</p> <p>本船は、京浜港、御前崎港、福岡県苅田町苅田港、大分県大分市大分港間を航海する定期船であり、御前崎港への入港が1週間に2回あった。</p> <p>船長は、ふだん操舵の指示をする際、事前に舵を取る方向を操舵する者に通知してから指示し、同者の報告を受けて舵角指示器やコンパス示度の確認を行っていたが、本事故時、指示どおりに舵を取っているものと思い、舵角指示器やコンパス示度の確認を行っていなかった。</p> <p>海図W1077(御前崎港付近)によれば、御前崎港西防波堤と東防波堤との距離は約440mであり、御前崎港事務所によれば、東防波堤北側の西方沖約90mに南北方向に2つの工事用灯浮標が設置されていた。</p> <p>航海士Bは、船橋左舷船尾側の出入口から出て荷役関係者にトラン</p>

	<p>シーバで連絡を取っていたとき、左舵10°の指示を聞き、その後、船長の叫ぶ声を聞いて連絡を中断し、主機操縦レバーの前に戻った。</p> <p>甲板手Aは、本事故時、左舵10°の指示に対して右舵10°を取ったこと、及び左舵10°と報告したことについて、自らも分からなかった。</p> <p>船長は、船尾が東防波堤に接触することによる舵やプロペラの損傷を避けるため、右舵の指示を発した。</p> <p>船長は、約6年間船長職を執っていた。</p> <p>甲板手Aは、航海当直及び停泊当直に00時～04時及び12時～16時の時間帯に入直していた。</p> <p>甲板手Aは、約10年の操舵経験があった。</p> <p>A社が定めた安全管理規程の運航基準には、出入港スタンバイ中の意思の疎通を図る手段として、船長は各航海士に対し、その日の作業手順として特に注意すべき点について周知すること、各航海士は担当部署の甲板部員に対し、その日の作業内容について、船長の意図を明確に伝え、全員が共通の意識を持てるようにコミュニケーションを図ることを記載している。</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、御前崎港において出航中、船長が左舵10°を指示した際、甲板手Aが右舵10°を取ったことから、船長が右転に気付いて左舵一杯を取らせたものの、東防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板手Aは、船長の左舵10°という指示に対し、無意識のうちに右舵10°を取り、左舵10°と報告した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、御前崎港において出航中、船長が左舵10°を指示した際、甲板手Aが右舵10°を取ったため、船長が右転に気付いて左舵一杯を取らせたものの、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>
<p>参考</p>	<p>A社は、本事故後、以下の措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・御前崎港出港時の出港部署の解除を西防波堤通過後に行い、船橋当直者は西防波堤を通過して本船の安全が確保されるまで見張り及びレーダー監視を継続すること。 ・御前崎港出港時の事務所への連絡は東防波堤通過後若しくは出港部署の解除後に行うこと。 ・操舵号令、機関号令などの復唱確認を再教育させる。 <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"> ・船長及び当直航海士は、操舵指示後、舵角指示器で確認するこ

と。
・船橋当直者が外部との連絡を取る場合、安全な水域で行うこと。

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (ノット)
03:09:04	34-37-16.0	138-13-25.7	030	027.7	5.0
03:10:04	34-37-22.1	138-13-29.7	030	029.6	8.2
03:11:04	34-37-30.2	138-13-35.6	031	031.5	10.1
03:12:04	34-37-39.5	138-13-42.4	032	031.3	11.1
03:12:35	34-37-44.6	138-13-46.2	032	031.8	11.4
03:13:04	34-37-48.8	138-13-50.0	044	040.1	11.4
03:13:35	34-37-53.3	138-13-55.3	039	040.3	11.1
03:14:04	34-37-57.4	138-13-58.5	030	032.3	9.4
03:14:35	34-38-01.3	138-14-00.4	017	010.0	7.5
03:15:04	34-38-04.3	138-14-00.5	005	003.5	5.9
03:16:04	34-38-09.4	138-14-01.0	002	003.8	4.7
03:18:04	34-38-17.8	138-14-03.7	028	028.2	3.8
03:20:04	34-38-22.6	138-14-08.7	046	048.7	2.8

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。