

船舶事故等調査報告書

平成27年6月25日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014門第129号
事故等種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成26年10月18日 00時38分ごろ
発生場所	鹿児島県志布志市志布志港 志布志港南防波堤灯台から真方位056° 1,750m付近 （概位 北緯31° 27.43′ 東経131° 06.41′）
事故等調査の経過	平成26年12月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	液体化学薬品ばら積船 海誠丸、332トン
船舶番号、船舶所有者等	141324、O.M. 物流株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級海技士（航海）（旧就業範囲）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷後部外板に凹損を伴う擦過傷 防波堤 側面に船体塗料付着
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、船長が単独で操船に当たり、レーダーを2海里（M）レンジ、GPSプロッターを0.2Mレンジとしてそれぞれ作動させ、平成26年10月18日00時20分ごろ志布志港外港地区第1突堤A岸壁を離れた。</p> <p>船長は、離岸後、東防波堤（A）、東防波堤（B）及び沖防波堤を、それぞれ左舷方に約0.1～0.15Mの距離を隔て、それらの防波堤にほぼ平行して航行するつもりで南南西進する針路とし、自動操舵として舵輪から離れ、操舵室内の照明を点灯してコーヒーを入れ始めた。</p> <p>船長は、操舵室内の照明を消灯して舵輪の前に戻り、手動操舵に切り替えて航行していたところ、船首方100m付近に防波堤を認め、舵が左に切られていたことに気付き、防波堤を避けようとして更に左舵を取って左転中、00時38分ごろ本船の右舷後部外板が沖防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、船位を確認して沖防波堤の北西面に衝突したことを知り、予定針路に戻って航行を続け、港外に至って錨泊し、航行に支障のある損傷がないことを確認して、19日午前、本事故発生場所に戻り、防波堤の損傷を確認した上で海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期 月出時刻：01時05分ごろ

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>不明 不明 なし</p> <p>本船は、志布志港内を南南西進中、船長が、自動操舵から手動操舵に切り替えた際、左舵を取った状態となったことから、沖防波堤に向首する状況となり、沖防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船が、自動操舵から手動操舵に切り替えた際、左舵を取った状態となったことについては、明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、離岸後に一旦操舵室内の照明を点灯したことから、目が暗闇に慣れず、船首方約100mに接近するまで防波堤に気付かなかっ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、志布志港内を自動操舵で南南西進中、船長が、手動操舵に切り替えた際、左舵を取った状態となったため、沖防波堤に向首する状況となり、沖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>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"> ・ 港内の構造物付近を航行中は、針路保持に細心の注意を払うこと。 ・ GPSプロッター等の航海計器を有効に活用し、船位の確認を随時かつ確実に行うこと。 ・ 夜間航行中は、安易に操舵室内の照明を点灯しないこと。