

## 船舶事故調査報告書

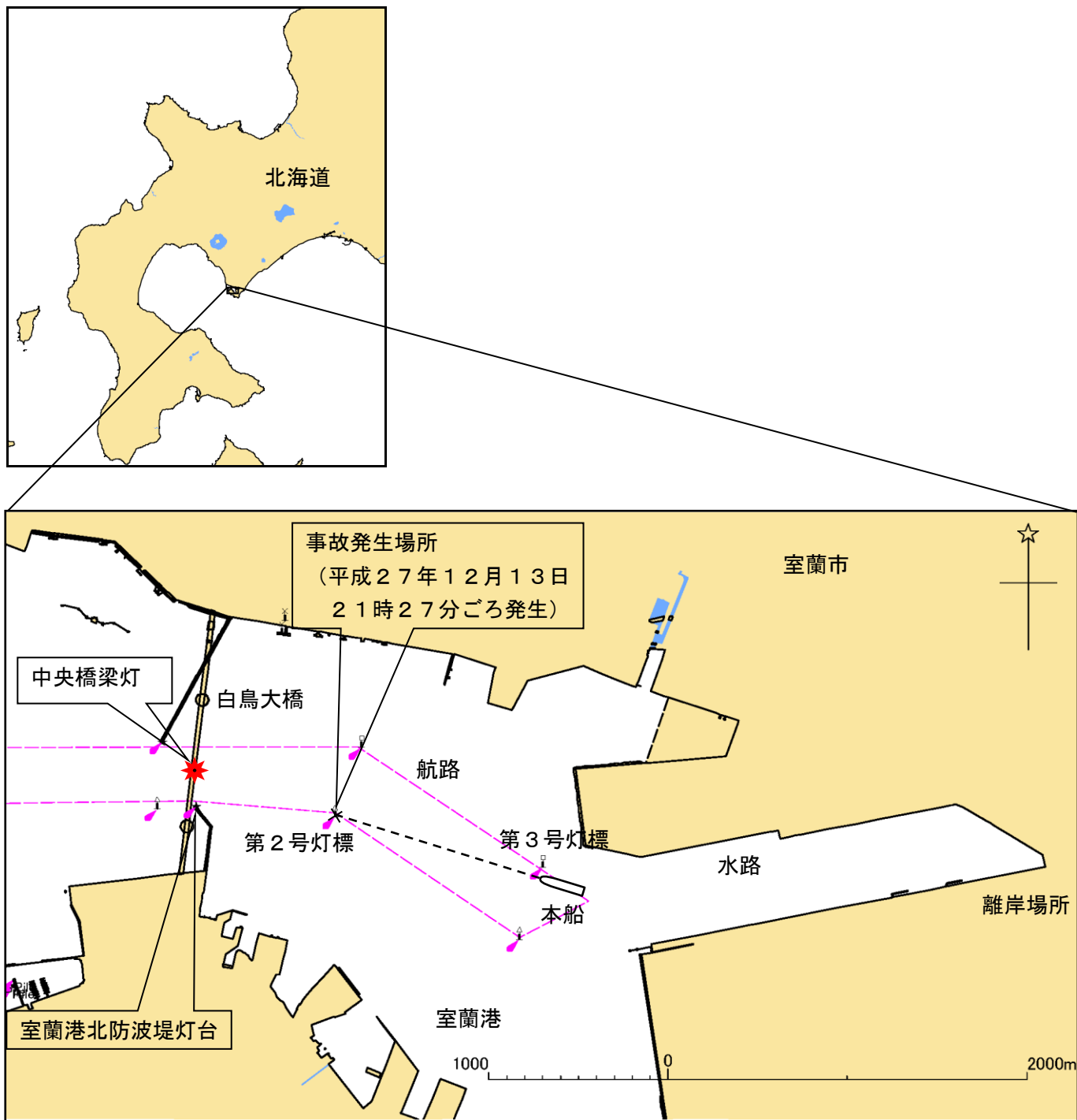
平成28年10月6日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	平成27年12月13日 21時27分ごろ
発生場所	北海道室蘭市室蘭港 室蘭港北防波堤灯台から真方位112° 1,060m付近 （概位 北緯42° 21.0′ 東経140° 57.6′）
事故の概要	貨物船 <sup>かよう</sup> 佳容丸は、室蘭港を出航中、灯標に衝突した。 佳容丸は、左舷船首部外板に曲損等を生じ、また、灯標は、浮体部の亀裂等を生じた。
事故調査の経過	平成27年12月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 佳容丸、499トン 135922、南光汽船株式会社（A社） 75.52m×12.00m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成9年1月23日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成元年4月6日 免状交付年月日 平成26年2月21日 免状有効期間満了日 平成31年4月5日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部外板に曲損等 灯標 浮体部に亀裂を伴う凹損、防護柵に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成27年12月13日21時13分ごろ室蘭港港奥の岸壁を離れ、徐々に増速しながらふ頭間の水路のほぼ中央を航行し、同水路の中間付近で出港部署を解除した後、船長が単独で船橋当直につき、操舵装置後方に立って手動操舵により西進した。 船長は、水路の西端に差し掛かった頃、左舷船首方に入港船を認めたので、同船と左舷を対して安全に通過できるよう右転した。

	<p>船長は、入港船が通過した後、室蘭港第3号灯標（以下灯標については、「室蘭港」を省略する。）の約90m南方で船首を室蘭港白鳥大橋橋梁灯（C1）（以下「中央橋梁灯」という。）に向け、機関を全速力前進にかけて自動操舵に切り替えたとき、主機が、全速力前進時の回転数（回転数毎分約640）とならないことに気付いた。</p> <p>船長は、船首を中央橋梁灯に向けた後、白鳥大橋に達するまではしばらく時間があるので、その間に機関回転数の調整を行うこととし、操舵装置後方の位置から右舷側の機関操縦盤に移動し、スロットルレバー基部のつまみ（以下「本件つまみ」という。）を操作し、機関回転数を安定させる調整を始めた。</p> <p>船長は、視線を主に機関操縦盤上の回転計等に向け、時折、視線を上げて白鳥大橋までの距離を把握しながら作業を続け、ふと顔を上げたところ、目の前の点滅する赤色の灯光に気付いたものの、どうすることもできなかった。</p> <p>本船は、21時27分ごろ第2号灯標に衝突した。</p> <p>船長は、衝突後、白鳥大橋の西側海域で漂流し、A社及び海上保安庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 予定の針路線と本事故時の進路状況図、写真1 本事故後の第2号灯標の状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、GPSプロッターを装備していたものの、室蘭港の地図データが古く、白鳥大橋の東側海域（港奥側）については、航路の側線及び灯標は表示されていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、レーダー2台をそれぞれ0.5～1.5海里（M）及び3Mのレンジとしていたが、入港船の有無を確認した後は、レーダーを使用していなかった。</p> <p>船長は、第3号灯標の約90m南方に達したとき、他に入港船を見掛けなかったため、屈曲した航路をショートカットするつもりで船首を中央橋梁灯に向けた。</p> <p>船長は、船首を中央橋梁灯に向けたとき、航路の右側端に寄っているので、航路の屈曲部の左側端に設置されている第2号灯標の北方を通過できるものと思った。</p> <p>船長は、本件つまみを操作してから衝突するまでの間、時折視線を上げたものの、海面付近にはほとんど視線を向けず、中央橋梁灯の方向に視線を向けていた。</p> <p>船長は、機関回転数の調整は本件つまみを回すだけなので、自分でできると思い、機関部の職員を昇橋させなかった。</p> <p>中央橋梁灯の灯質は、等明暗白光（明2秒暗2秒）で、光達距離が6M、灯高が65mであり、また、第2号灯標の灯質は、単閃赤光（毎3秒に1閃光）で、光達距離が4M、灯高が8.2mであった。</p> <p>船長は、室蘭港には約10回入港した経験があった。</p>

<p><b>分析</b></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>あり あり なし</p> <p>本船は、室蘭港を西北西進中、船長が、機関回転数の調整をしていて前方の見張りを適切に行っていなかったことから、第2号灯標に向けて航行していることに気付かず、第2号灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、航路の右側端に寄っているため、航路の屈曲部の左側端に設置されている第2号灯標の北側を通過できると考えたことから、機関回転数の調整を行ってい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、室蘭港を西北西進中、船長が、機関回転数の調整をしていて前方の見張りを適切に行っていなかったため、第2号灯標に向けて航行していることに気付かず、第2号灯標に衝突し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>A社は、本事故後、次のことを全管理船舶に周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 出港部署を解除後は、船首配置者が昇橋し、港外まで船長と合直体制をとること。</li> <li>・ 港内では微速力での航行を原則とすること。</li> </ul> <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>・ 単独で船橋当直中は、操船に専念し、遠隔操縦装置の調整等が必要な場合は、機関部の職員を昇橋させる等の措置をとること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 予定の針路線と本事故時の進路状況図

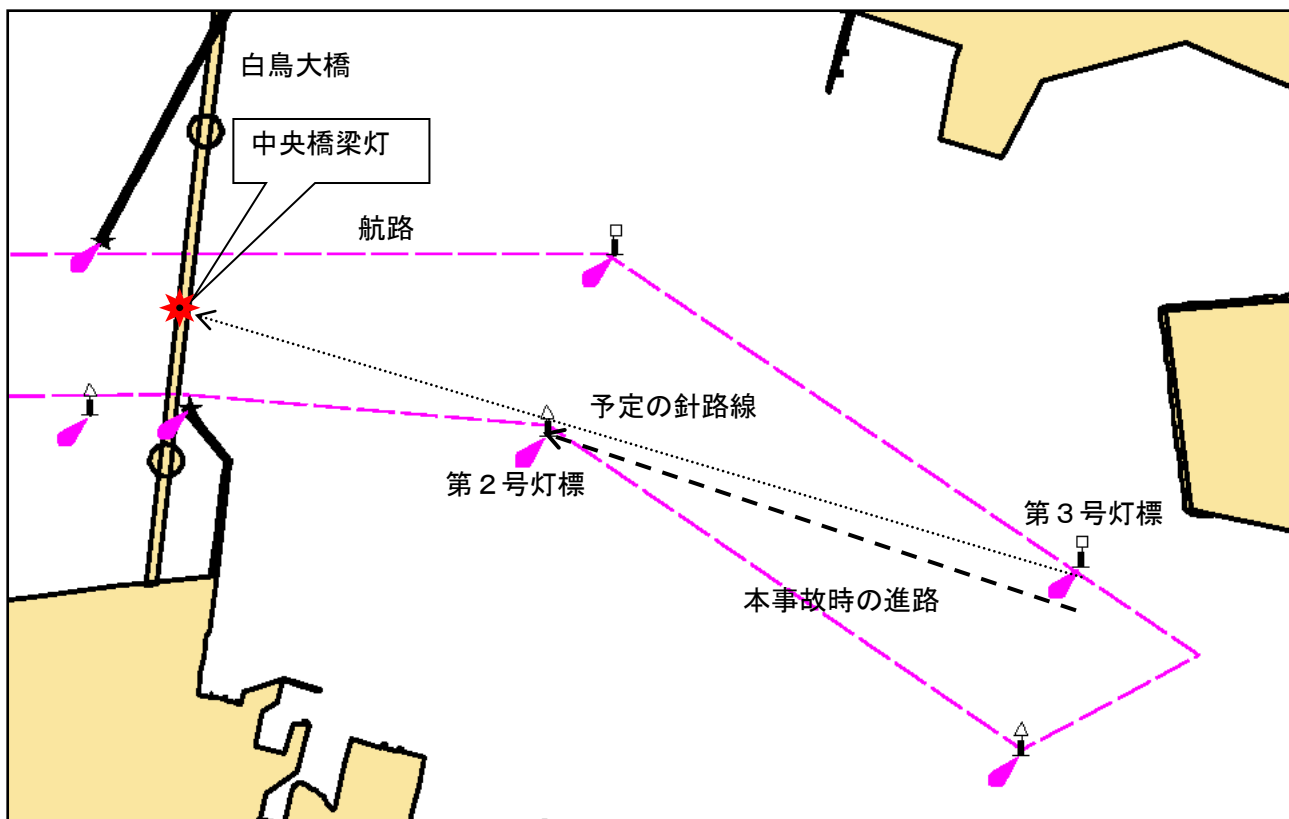


写真1 本事故後の第2号灯標の状況

