

船舶事故調査報告書

平成28年2月25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10月30日 04時30分ごろ |
| 発生場所 | 静岡県下田市下田港 下田灯台から真方位313° 720m付近 （概位 北緯34° 39.5′ 東経138° 57.0′） |
| 事故の概要 | 貨物船第一昭扇丸 ^{しょうせん} は、入航中、防波堤に衝突した。 第一昭扇丸は、航海士1人が負傷し、球状船首部に破口等を生じ、 また、防波堤のコンクリートに欠損を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成27年10月30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 | 貨物船 第一昭扇丸、199トン 135089、谷原商船株式会社 56.118m×9.60m×5.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 47歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成20年8月4日 免状交付年月日 平成24年12月12日 免状有効期間満了日 平成30年8月3日 |
| 死傷者等 | 軽傷 1人（航海士A） |
| 損傷 | 本船 球状船首部に破口及び凹損等、船首部外板等に破口 防波堤 コンクリートに欠損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約6.9m/s、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 上げ潮の中央期 下田市では、10月30日04時27分に発表された強風注意報及び波浪注意報が、本事故時も継続中であった。 |
| 事故の経過 | 本船は、船長、航海士Aほか1人の航海士（以下「航海士B」という。）及び機関長が乗り組み、コイル約666tを積載し、船首約2.9m、船尾約4.0mの喫水により、阪神港に向けて千葉県千葉港を出港した。 |

| | |
|--------|--|
| | <p>船長は、平成27年10月30日04時00分ごろ、本船が下田市神子元島^{みこもと}付近を南西進中、船体の動揺が激しくなったと感じて昇橋したところ、船首方から約3mのうねりを受けていたので下田港に避難することを決め、入港準備をするよう乗組員に指示し、自ら手動操舵につき、約9ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で下田港に向かった。</p> <p>船長は、船首方に下田港防波堤(西)の東側の防波堤(以下「本件防波堤」という。)と下田港防波堤(東)との間の水路(以下「本件水路」という。)を航行して入航するつもりで、本件防波堤付近に向けて北上した。</p> <p>船長は、本件防波堤の南西方に設置された工船用灯浮標(以下「本件灯浮標」という。)の灯火を視認し、オフセンターとした0.75海里(M)レンジのレーダー画面で本件灯浮標の映像を認め、速力を約8knに下げ、本件水路の目印としていた本件防波堤東端の黄色標識灯の灯火を探した。</p> <p>本船は、船長が、本件灯浮標を見て本件灯浮標に近づき過ぎたことに気付き、約10°に右舵を取って回頭を開始したところ、船首方約50mに本件防波堤が見えたので、右舵一杯を取り、主機を中立運転、続けて全速力後進にかけたが、04時30分ごろ、球状船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、後進して本件防波堤から離れ、下田港外ヶ岡岸壁に着けた後、船首の損傷状況及び積荷の荷崩れ状況を確認して船舶所有者への連絡を行い、海上保安庁へ本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、乗組員によって積荷が移動しないよう固縛され、船首外板部の仮補修が行われて臨時検査を受けた後、11月3日下田港を出港し、千葉港で荷揚げして、11月9日静岡県西伊豆町の造船所^{きよと}に入渠した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| その他の事項 | <p>海図W96(下田港及付近)によれば、下田港の港界付近には、西方の約260mの防波堤と東方の約90mの本件防波堤に分かれた下田港防波堤(西)があって、両防波堤の間に約150mの水路があり、また、本件水路の幅は約120mである。</p> <p>下田港事務所によれば、本件防波堤東端には2つの黄色標識灯(黄色3秒1閃光、光達距離約5.5km)、防波堤(東)西端には1つの黄色標識灯(黄色3秒1閃光、光達距離約5.5km)、本件防波堤の南西方約180mには本件灯浮標(黄色3秒1閃光、光達距離約3.0M)が設置されていた。</p> <p>船長は、本船に海図W96がなかったため、プレジャーボート・小型船用港湾案内(本州南岸1)を利用していた。</p> <p>船長は、今まで下田港に入航する際、速力を約4~6knに減速し</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>ていたが、本事故時になぜ減速しなかったのか分からなかった。</p> <p>船長は、本事故時、レーダー映像には本件防波堤や他の防波堤が映り、それらの防波堤がほぼ一直上に並んだ映像となり、水路が分かりづらかったので、今までのように目視で本件防波堤東端の黄色標識灯の灯火を探そうとしていて、レーダーで本件防波堤までの距離を確認していなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、衝突直前、本件防波堤東端の黄色標識灯の灯火を認めた。</p> <p>船長は、本事故時、乗組員を船首配置につかせ、船首甲板の作業灯及び船橋左右前方を照らす2つの作業灯をそれぞれ点けていたので、船首方が見えにくいと感じていた。</p> <p>本船は、本事故時、船尾甲板で入港準備作業を終えた航海士Bが甲板上の右舷側通路を船首方へ移動し、機関長が機関室から船尾甲板に上がったところ、衝撃を受け、右舷側通路の居住区近くで立っていた航海士Aが衝撃により転倒した。</p> <p>航海士Aは、下田港に入港後、病院に搬送され、肋骨にひびが入り、臀部を打撲していたことが分かった。</p> <p>本船は、千葉港、阪神港及び広島県呉市呉港間で荷物の輸送を行っていた。</p> <p>船長は、約19年間の船長職の経験を有し、平成27年の1年間で下田港に夜間及び昼間それぞれ1回入港していた。</p> |
| <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>あり なし なし</p> <p>本船は、下田港に入航中、船長が、本件防波堤東端の黄色標識灯の灯火を探していて、本件水路に向ける右転の時機を失したことから、本件灯浮標に近づき過ぎたことに気付き、右舵を取って回頭を開始したものの、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首甲板の作業灯及び船橋左右前方を照らす2つの作業灯をそれぞれ点けていたことから、船首方が見えにくい状態となり、本件防波堤東端の黄色標識灯の灯火を衝突直前まで見付けられ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、下田港に入航中、船長が、本件防波堤東端の黄色標識灯の灯火を探していて、本件水路に向ける右転の時機を失したため、本件灯浮標に近づき過ぎたことに気付き、右舵を取って回頭を開始したものの、本件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"> ・夜間、港内に向けて航行する際は、レーダー及びGPSプロッタ |

| | |
|--|--|
| | <p>一を有効利用して船位の確認を行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・入港前、海図を利用し、入航経路の計画を立てること。・入港する際、見張りの妨げとならないようにして作業灯を点灯すること。 |
|--|--|

付図1 事故発生経過概略図

