

## 船舶事故調査報告書

平成29年1月26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	乗揚
発生日時	平成28年4月11日 21時46分ごろ
発生場所	三重県津市津港（ <sup>にえ</sup> 贄崎地区）内 贄崎灯台から真方位090° 380m付近 （概位 北緯34° 42.7′ 東経136° 31.7′）
事故の概要	旅客船すずかぜは、津港（贄崎地区）内を西南西進中、防波堤の消波ブロックに乗り揚げた。 すずかぜは、左舷側船体の船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成28年4月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	旅客船 すずかぜ、132トン 140394、三重県松阪市（船舶所有者）、津エアポートライン株式会社（船舶借入人、A社） 31.50m×8.30m×2.65m、軽合金 ディーゼル機関2基、2,640kW（合計）、平成18年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 64歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年1月11日 免状交付年月日 平成26年2月11日 免状有効期間満了日 平成31年3月1日
死傷者等	なし
損傷	左舷側船体の船首部外板に破口、船底外板に凹損、左舷プロペラ翼に曲損、左舷プロペラ軸に曲損及び左舷ブラケットの破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 191cm （津）
事故の経過	本船は、船長ほか2人が乗り組み、旅客34人を乗せ、平成28年4月11日21時00分ごろ、津港の津なぎさまち旅客船ターミナル（以下「津港ターミナル」という。）に向け、法定灯火を表示して愛知県常滑市中部国際空港旅客船ターミナルを出発した。 船長は、両舷主機を回転数毎分（rpm）約1,620にかけ、約28

	<p>ノット (kn) の速力 (対地速力、以下同じ。) とした後、北西の風が強く、波が高かったので横揺れしないよう第二基準経路の北側を針路 225° (真方位、以下同じ。) で航行し、津港ターミナルの約 2 海里 (M) 沖に達したとき、贅崎灯台に向けて 255° に変針した。</p> <p>船長は、いつものように、津港 (贅崎地区) 内の岩田川北防波堤 (以下「北防波堤」という。) 南端から北方に延びる防波堤の先端に設置されている緑色標識灯 (以下「本件緑灯」という。) を確認したところで、本件緑灯を船首目標にして贅崎地区の港口に向けて接近した。</p> <p>船長は、北防波堤東端から逆「く」の字状に屈曲して北東方に延びている防波堤 (以下「本件防波堤」という。) の先端から 800 m 付近で減速を開始し、30 m 付近で両舷主機を約 500 rpm に減じて速力を約 6 kn とした。</p> <p>船長は、船首を贅崎防波堤の赤色標識灯と本件緑灯との中間位置に向けて航行していたところ、津港 (贅崎地区) 奥の贅崎灯台の灯光が正面に見えた 21 時 46 分ごろ、本船の左舷船尾部辺りからガガガと擦ったような音が聞こえるとともに、衝撃を感じ、本件防波堤先端の至近を通過したことを知った。</p> <p>本船は、左舷主機が停止して警報が鳴り、船長が右舷主機を中立としたところ、左舷側に圧流されながら前進し、左舷側船体の船首部が本件防波堤の中央部付近から北北西方に突出している小防波堤の先端部に接触した。</p> <p>本船は、左舷主機を始動し、両舷機を使用して 21 時 55 分ごろ津港ターミナルの浮き桟橋に着棧した。</p> <p>本船は、本事故後、左舷側船体の船首部外板に生じた破口の応急修理を行い、臨時検査を受けた後、回航先の造船所で左舷側船体の船首部外板の破口の修理並びに新たに判明した船底外板の凹損、左舷プロペラ翼の曲損、左舷プロペラ軸の曲損及び左舷ブラケットの破損の修理が行われた。</p> <p>(付図 1 航行経路図、付図 2 第二基準経路及び本船の航跡、付表 1 AIS*1 記録 (抜粋)、写真 1 本船、写真 2 左舷側船体の船首部外板の破口状況 参照)</p>
その他の事項	<p>本船は、双胴船であり、本事故当時の喫水が、船首約 0.9 m、船尾約 1.05 m であった。</p> <p>船長は、他社で約 10 年間の乗船経験があり、A 社の旅客船で初めて平成 26 年 12 月から船長職につき、約 1 年 4 か月間、津港 (贅崎地区) 及び中部国際空港間の運航に携わっていた。</p>

\*1 「AIS : Automatic Identification System」とは、船舶の識別符号、種類、船名、船位、針路、速力、目的地及び航行状態に関する情報を各船が自動的に送受信し、船舶相互間、陸上局の航行援助施設等との間で情報を交換する装置をいう。

	<p>船長は、本事故当時、潮位が高く、眼の高さがふだんより高い状況となっており、本件緑灯が本件防波堤に遮られることなく見えていたので、本件防波堤先端の至近を通過する態勢で贄崎地区の港口に接近していることに気付かなかつたのではないかと本事故後に思った。</p> <p>本件防波堤は、東北東方に約60m延びる部分と北北東方に約40m延びる部分からなっており、先端部付近には黄色閃光を発する簡易標識灯（以下「本件防波堤標識灯」という。）が設置され、海面下には法面<sup>のりめん</sup>を形成するように消波ブロックが積まれていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件防波堤標識灯が近距離になると陸の灯火と重なって確認しづらかつたので、本件防波堤先端付近を通過時に前方の見張りをしている同灯を見ていなかったと本事故後に思った。</p> <p>本件緑灯は、本事故後、三重県津建設事務所によりそれぞれ黄色閃光に変更された。</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 なし あり</p> <p>本船は、本件緑灯を船首目標として津港（贄崎地区）内を西南西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかつたことから、風力4の北西風に圧流されて本件防波堤先端に接近していることに気付かずに航行し、本件防波堤先端付近の海面下の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、消波ブロックに乗り揚げた後、左舷側船体の船首部が小防波堤の先端に接触したことから、同部外板に破口を生じたものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、いつものように本件緑灯を船首目標にしていたことから、本件防波堤先端から距離を保って入航していると思ひ、本件防波堤標識灯に意識が向かなかつ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、本件緑灯を船首目標として津港（贄崎地区）内を西南西進中、船長が、船位の確認を適切に行っていなかつたため、風力4の北西風に圧流されて本件防波堤先端に接近していることに気付かずに航行し、本件防波堤先端付近の海面下の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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"> <li>・操船者は、視覚のみに頼らず、レーダー等を活用し、船位の確認を適切に行つて航行すること。</li> </ul>



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位*		船首方位* (°)	対地針路* (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° - ' - '')	東経 (° - ' - '')			
21:02:30	034-51-42.6	136-49-27.2	010	021.5	20.5
21:10:02	034-53-24.4	136-46-19.4	290	287.5	27.1
21:20:03	034-50-58.4	136-42-00.2	226	224.2	28.1
21:30:02	034-47-26.2	136-38-16.5	229	224.9	28.2
21:40:00	034-44-03.1	136-34-26.2	226	227.3	27.9
21:41:05	034-43-43.1	136-33-59.3	228	228.3	28.0
21:42:01	034-43-26.6	136-33-34.8	246	244.5	27.9
21:43:03	034-43-14.5	136-33-02.7	248	246.2	28.1
21:44:01	034-43-03.0	136-32-32.9	247	245.1	28.1
21:45:09	034-42-48.3	136-31-58.7	243	240.7	26.8
21:45:18	034-42-46.3	136-31-54.4	243	240.1	22.7
21:45:20	034-42-45.9	136-31-53.7	243	240.0	21.8
21:45:29	034-42-44.6	136-31-51.0	243	239.6	18.3
21:45:31	034-42-44.3	136-31-50.3	243	239.5	17.9
21:45:49	034-42-42.2	136-31-46.2	243	236.2	10.2
21:45:55	034-42-41.7	136-31-45.2	244	237.0	9.9
21:45:57	034-42-41.5	136-31-44.9	244	237.1	9.8
21:46:03	034-42-41.0	136-31-44.0	244	236.5	9.0
21:46:13	034-42-40.2	136-31-42.6	248	238.0	7.6
21:46:18	034-42-39.9	136-31-41.8	249	243.2	7.0
21:46:24	034-42-39.7	136-31-41.4	237	241.7	3.2
21:46:29	034-42-39.6	136-31-41.2	233	232.3	3.2
21:46:38	034-42-39.2	136-31-40.7	228	223.2	4.1
21:46:43	034-42-39.0	136-31-40.4	227	221.7	4.5
21:46:45	034-42-38.8	136-31-40.3	227	221.7	4.6
21:46:54	034-42-38.7	136-31-40.2	227	200.8	0.2
21:47:03	034-42-38.7	136-31-40.2	230	150.3	0.2
21:47:04	034-42-38.6	136-31-40.2	230	137.5	0.2
21:47:13	034-42-38.6	136-31-40.2	235	141.0	0.3
21:47:32	034-42-38.7	136-31-40.4	236	060.4	1.6
21:47:45	034-42-38.9	136-31-40.6	213	025.7	1.6

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、船首方位及び対地針路は真方位である。

写真1 本船



写真2 左舷側船体の船首部外板の破口状況

