

船舶事故調査報告書

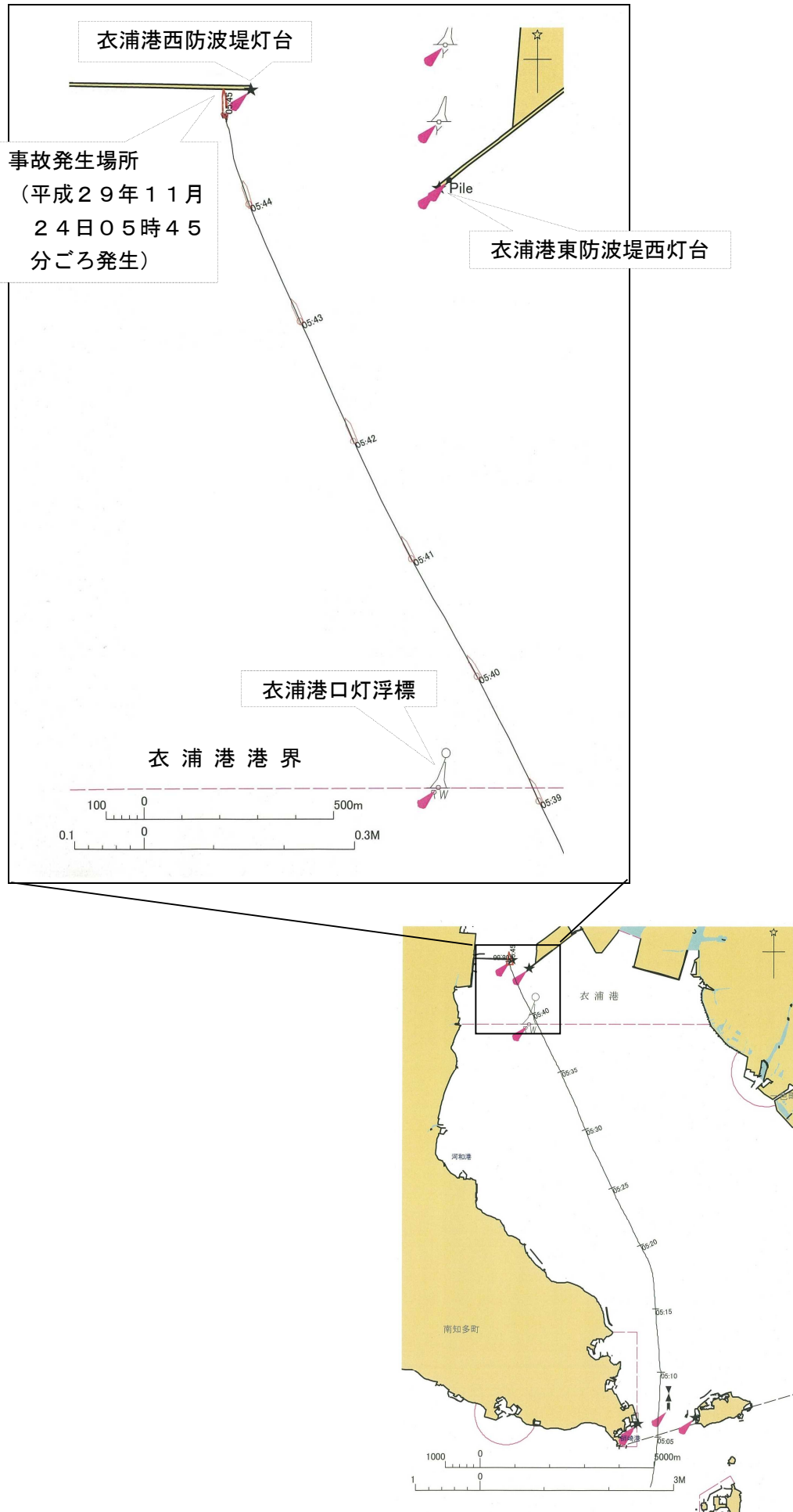
平成30年11月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年11月24日 05時45分ごろ
発生場所	愛知県衣浦港 衣浦港西防波堤灯台から真方位270°80m付近 （概位 北緯34°49.2′ 東経136°56.2′）
事故の概要	貨物船第一福吉丸は、北進中、防波堤に衝突した。 第一福吉丸は、船首部外板の凹損等を生じ、衣浦港の西防波堤は、ケーソン上部のコンクリートの破損等を生じた。
事故調査の経過	平成29年11月27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	貨物船 第一福吉丸、499トン 142632、永目海運有限会社 76.15m×12.00m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成28年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成24年3月23日 免状交付年月日 平成29年1月11日 免状有効期間満了日 平成34年3月22日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に亀裂を伴う凹損、バルバスバウに擦過傷を伴う凹損 防波堤 ケーソン上部のコンクリートに幅約4mの破損及びケーソンに破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期 日出時刻：06時34分ごろ
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平成29年11月23日11時20分ごろ石炭約1,600tを積載し、船首3.6m、船尾4.8mの喫水で、衣浦港武豊地区に向けて阪神港を出港した。 船長は、24日05時20分ごろ一等航海士から引き継いで単独の

	<p>船橋当直につき、針路を約334°（真方位、以下同じ。）に定め、主機を回転数毎分（rpm）250とし、約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、衣浦港の東西防波堤間の港口に向かって北北西進した。</p> <p>船長は、本船が衣浦港口灯浮標に並んだとき、自動操舵から手動操舵に切り替え、減速して主機を220rpmとし、間もなく甲板上に錨泊の準備に向かう乗組員1人を認め、甲板上が暗かったので、船橋の左右舷側寄り及び上甲板上の両舷にある各投光器と前部マスト下部の作業灯を点灯した。</p> <p>船長は、その後、西防波堤に向かっている状況下、双眼鏡を使い、船首楼甲板で錨泊の準備作業に当たる乗組員の行動を確かめることに注意を向けていた。</p> <p>船長は、視野内に白いものを認めて双眼鏡を外し、レーダー及びGPSプロッターで至近に迫った西防波堤に気付くとともに右舷船首方に衣浦港西防波堤灯台の灯光を視認し、右舵をとったものの、すぐに船体の損傷を少なくするために衝突箇所を正船首寄りにしようと考えて左舵をとったところ、05時45分ごろ約10.5knの速力で、船首部が西防波堤の岸壁線に対して約80°の角度で衝突した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、1号レーダーを1海里（M）レンジ、2号レーダーを3Mレンジとし、GPSプロッターを南北間約6Mで表示させていた。</p> <p>船長は、乗組員の行動を確かめることに注意を向け、衣浦港口灯浮標から港口までの距離が短いことを忘れていたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、夜明け前の入港であったので、港内に錨泊して荷役まで待機する予定であった。</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、夜間、衣浦港東西防波堤間の港口に向かう際、船長が、双眼鏡を使い、甲板上で錨泊の準備作業を始めた乗組員の行動を確かめることに注意を向け、港口との位置関係を確認していなかったことから、東西防波堤間に向かう転針時機を失して西防波堤に向かう状態となり、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、衣浦港の東西防波堤間の港口に向かう際、船長が、甲板上で錨泊の準備作業を始めた乗組員の行動を確かめることに注意を向け、港口との位置関係を確認していなかったため、東西防波堤間に向かう転針時機を失して西防波堤に向かう状態となり、同防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 夜間、狭い防波堤間の港口に向かう際は、レーダー、GPSプロッター等により見張りを行って船位を確認しながら入航すること。・ 視野が狭められる双眼鏡の使用は、できる限り短い時間とすること。
--	---

付図1 航行経路図



付表1 AIS記録(抜粋)

【2017/11/24】 時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° ′ ″)	東経 (° ′ ″)			
5:39:07	034-48-14.7	136-56-46.7	334.6	334	12
5:39:18	034-48-16.7	136-56-45.6	334	334	12
5:39:19	034-48-16.7	136-56-45.6	334	334	12
5:39:28	034-48-18.3	136-56-44.6	333.9	334	11.9
5:39:37	034-48-20.1	136-56-43.6	333.5	333	11.8
5:39:47	034-48-21.8	136-56-42.5	333	333	11.8
5:40:07	034-48-25.3	136-56-40.3	331.4	331	11.6
5:40:18	034-48-27.2	136-56-39.1	331.4	331	11.6
5:40:28	034-48-28.7	136-56-38.0	331	331	11.6
5:40:37	034-48-30.4	136-56-36.9	330.6	331	11.5
5:40:47	034-48-32.0	136-56-35.8	330.6	331	11.3
5:41:07	034-48-35.4	136-56-33.5	331.3	332	11.3
5:41:17	034-48-37.0	136-56-32.5	331.8	333	11.3
5:41:28	034-48-38.7	136-56-31.4	332.4	334	11.2
5:41:37	034-48-40.4	136-56-30.4	333.3	335	11.2
5:41:47	034-48-42.1	136-56-29.4	334	335	11.1
5:41:58	034-48-43.9	136-56-28.3	335.5	336	11.1
5:42:07	034-48-45.5	136-56-27.5	335.5	336	11.1
5:42:17	034-48-47.2	136-56-26.6	335.5	336	11
5:42:28	034-48-49.0	136-56-25.6	336	336	11
5:42:47	034-48-52.2	136-56-23.8	335.7	336	11.1
5:42:58	034-48-54.1	136-56-22.9	335.6	336	11
5:43:09	034-48-55.7	136-56-21.9	335.3	336	10.9
5:43:17	034-48-57.2	136-56-21.1	335.5	336	10.9
5:43:28	034-48-59.1	136-56-20.1	335.8	335	10.9
5:43:37	034-49-00.6	136-56-19.3	334.2	337	10.9
5:43:47	034-49-02.2	136-56-18.4	337.1	338	10.9
5:43:58	034-49-04.1	136-56-17.5	337.3	339	10.9
5:44:09	034-49-05.8	136-56-16.6	339.6	342	10.8
5:44:17	034-49-07.3	136-56-16.0	342.3	344	10.9
5:44:27	034-49-08.8	136-56-15.4	343.5	348	10.8
5:44:32	034-49-09.7	136-56-15.1	346.8	349	10.7
5:44:34	034-49-10.2	136-56-14.9	347.5	349	10.6
5:44:37	034-49-10.7	136-56-14.8	349.6	350	10.7
5:44:45	034-49-12.2	136-56-14.5	352	348	10.6
5:44:47	034-49-12.5	136-56-14.4	348.2	349	10.5
5:44:58	034-49-13.4	136-56-14.0	333.5	355	0.6

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置である。