

船舶事故調査報告書

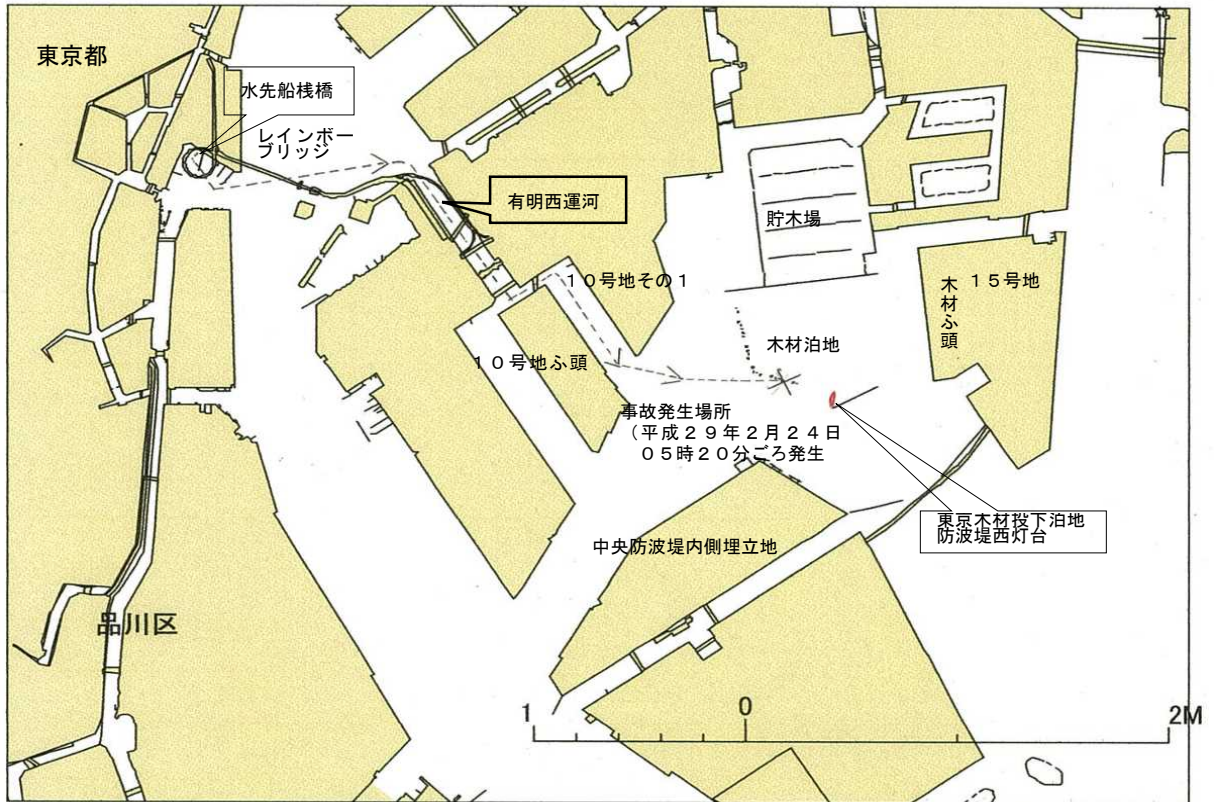
平成30年1月10日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（ドルフィン）
発生日時	平成29年2月24日 05時25分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区木材投下泊地 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位298°500m付近 （概位 北緯35°37.2′ 東経139°48.8′）
事故の概要	水先船すばるは、東進中、ドルフィンに衝突した。 すばるは、甲板員及び水先人が負傷し、右舷船首部の圧壊等を生じ、また、ドルフィンのコンクリートの一部に欠損を生じた。
事故調査の経過	平成29年2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	水先船 すばる、14トン 230-35018東京、芝浦海運株式会社 14.12m (Lr) × 4.08m × 1.69m、FRP ディーゼル機関2基、485.44kW（合計）、平成8年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成12年10月2日 免許証交付日 平成24年6月1日 （平成29年5月31日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（甲板員及び水先人）
損傷	本船 右舷船首部に圧壊、上部構造物右舷側側壁に擦過傷 ドルフィン コンクリートの一部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約9m/s、視界 良好 海象：波高 約0.7m 日出時刻：06時17分
事故の経過	本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、水先人1人を乗せ、京浜港東京第3区の木材ふ頭で水先人を貨物船に乗船させる目的で、平成29年2月24日05時15分ごろ京浜港東京第2区芝浦船だまりにある水先船棧橋を出発した。 船長は、操舵室中央の操縦席に腰を掛けて手動操舵に当たり、波しぶきで船首方が見えにくかったので、ワイパーを作動させ、約17～

	<p>18ノットの対地速力で東北東進した。</p> <p>本船は、レインボブリッジの下を通過し、有明西運河及び10号地ふ頭の東側水路を抜けて木材投下泊地（以下「木材泊地」という。）を左舷方に見る場所に至った後、東京木材投下泊地防波堤西灯台（単閃赤光 毎3秒に1閃光）の灯光を船首目標にして東南東進した。</p> <p>本船は、船長が、周囲の陸岸との距離を目測して左転し、木材ふ頭に向けて東進中、右舷船首方至近にドルフィンが見え、とっさに左舵を取ったものの、05時25分ごろ右舷船首部がドルフィンに衝突した。</p> <p>船長は、操舵室にいた水先人が、打撲を負ったものの、予定どおり水先業務につく旨話したので、右舷船首部の損傷箇所からの浸水がないことを確認した後、水先人を木材ふ頭に着岸中の貨物船まで送り届けた上で、往路と同じ経路で復路を航行して水先船棧橋に帰着した。</p> <p>甲板員は、船長の右側に立ち、目視で見張りに当たっていたところ、船長とほぼ同時にドルフィンに気付いたものの、衝突の衝撃で転倒して打撲を負い、水先船棧橋に帰着後、救急車で病院に搬送され、右肩関節脱臼疑い、筋肉内血腫等と診断された。</p> <p>水先人は、水先業務を終えた後、病院で診察を受けたところ、左肩打撲、左大腿打撲血腫等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大図）、写真1 本船、写真2 ドルフィン 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>木材泊地は、15号地、中央防波堤内側埋立地、10号地ふ頭及び10号地その1の各埋立地、貯木場並びに木材投下泊地防波堤に囲まれている。</p> <p>木材泊地には中央部に係船浮標が3基、主係船杭と副係船杭とで構成されたドルフィンが同泊地の東部に2基（M10及びM11ドルフィン）及び西部に5基（M1～M4及びM5ドルフィン）設置されている。</p> <p>各ドルフィンの主係船杭には標識灯が設置されており、太陽電池による黄色の点滅（毎3秒に1閃光）灯で、灯光部の海面からの高さが約5.5mである。</p> <p>船長は、衝突したドルフィンが木材泊地の南西側に設置されたM5ドルフィンの主係船杭（以下「本件係船杭」という。）であることを本事故後に知った。</p> <p>本船は、レーダースキャナーを取り付けたマスト（起倒式）を立てた状態では、埋立地の間に架けられた橋の下を通過することができなかった。</p> <p>船長は、水先船の船長経験が約8年あり、京浜港東京区の水路の状況をよく知っていたので、ふだんから、マストを倒した状態のままに</p>

	<p>してレーダーを使用していなかった。</p> <p>船長は、ドルフィンの標識灯の明かりが港内の他の明かりに紛れ込み、気付かなかったのかもしれないと、また、速力を減じるなどして慎重な操船を行えばよかったと本事故後に思った。</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>あり</p> <p>本船は、夜間、波しぶきで船首方が見えにくい状況下、京浜港東京第3区の10号地ふ頭東方沖を木材ふ頭に向けて東進中、船長が、周囲の陸岸との距離を目測したのみで、レーダーを使用した適切な見張りを行っていなかったことから、本件係船杭に向かう状況であることに気付かず航行し、本件係船杭に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、京浜港東京区の水路の状況をよく知っていたことから、ふだんから、マストを倒した状態のままにしてレーダーを使用していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、波しぶきで船首方が見えにくく、また、港内の他の明かりに紛れ込んだことから、ドルフィンの標識灯に気付かなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、京浜港東京第3区の10号地ふ頭東方沖において、本船が、波しぶきで船首方が見えにくい状況下、木材ふ頭に向けて東進中、船長が、レーダーを使用した適切な見張りを行ってなかったため、本件係船杭に向かう状況であることに気付かず航行し、本件係船杭に衝突したものと考えられる。</p>
参考	<p>船舶所有者は、本事故後、次の再発防止策を採った。</p> <p>① 水先人を木材ふ頭に送迎する際、原則として木材投下泊地防波堤の南側を航行することとし、木材泊地内に進入しないこと。</p> <p>② 夜間又は視界不良の場合、減速航行するとともに、10号地ふ頭の東側水路の南側出入口から木材ふ頭の間を航行する際、マストを立ててレーダーを使用すること。</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> <p>・夜間又は天候により船首方が見えにくい場合、水路の状況をよく知った港内でも状況に応じて速力を減じるとともに、レーダーを使用した適切な見張りを行うこと。</p>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 事故発生経過概略図（拡大図）

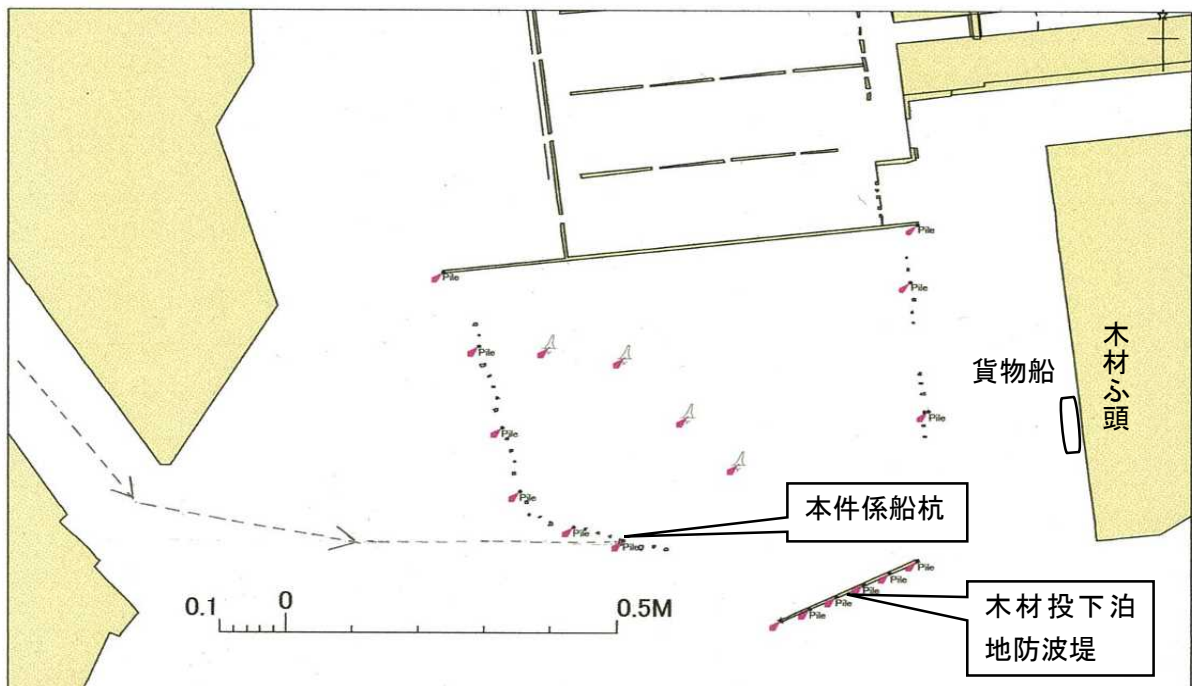


写真1 本船



写真2 ドルフィン

