

## 船舶事故調査報告書

平成31年4月24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（灯標）
発生日時	平成30年3月29日 22時10分ごろ
発生場所	北海道室蘭市室蘭港（室蘭港第2号灯標） （概位 北緯42°21.0′ 東経140°57.6′）
事故の概要	貨物船天栄丸は、室蘭港内を東南東進中、室蘭港第2号灯標に衝突した。 天栄丸は、船首部に擦過傷を生じ、室蘭港第2号灯標は、防護枠に曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 天栄丸、499トン 135172、白川汽船有限公司 74.43m×12.50m×6.80m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年2月9日
乗組員等に関する情報	船長 男性 80歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年4月21日 免状交付年月日 平成25年4月23日 免状有効期間満了日 平成30年11月10日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首部に擦過傷 灯標 防護枠に曲損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2m
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、鉄板約625トンを積載し、船長が船橋中央で、航海士2人が船首部で入港配置につき、室蘭港第1区に錨泊する目的で室蘭港の航路西口から入域し、手動操舵により、約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、航路中央を東進した。 本船は、22時02分ごろ室蘭市白鳥大橋の下を通過後、室蘭港第

	<p>2号灯標（以下「本件灯標」という。）を視認し、約3knに減速して東進を続けた。</p> <p>船長は、室蘭港第2区に錨泊船等を認めなかったので、当初の予定進路より航行距離を短縮しようと考え、本件灯標の西側で右転し、航路によらずに本件灯標の南側を航行して、室蘭港第2区を通る進路で、錨泊予定場所に向かうこととした。</p> <p>本船は、船長が、本件灯標の西側で針路を右に変更した後、0.75海里（M）レンジとしたレーダーの映りが悪くなったので、感度調整を行いながら航行を続けていたところ、船首方至近に本件灯標を認め、急いで機関を停止して右舵一杯としたものの、22時10分ごろ、左舷船首部が本件灯標に衝突した。</p> <p>本船は、船長が、本事故の発生を海上保安部に通報し、予定していた錨地に錨泊した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
その他の事項	<p>本件灯標は、灯質が単閃赤光、毎3秒に1閃光、光達距離が4Mである。</p> <p>船長は、室蘭港への入港経験が多数あったが、ふだんは室蘭港第2区に錨泊船が停泊していたので、本件灯標の西側で右転し室蘭港第2区を通る進路で錨泊予定場所に向かったのは、本事故時が初めてであった。</p> <p>船長は、本件灯標の西側で右転後、レーダーの感度調整に気を取られていて、本船が本件灯標に向く針路で航行していることに気付くのが遅れたのではないかと本事故後に思った。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、室蘭港内を東南東進中、船長が、映りが悪くなったレーダーの感度調整に意識を向け、航行を続けたことから、本件灯標に向く針路で航行していることに気付くのが遅れ、本件灯標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、室蘭港内を東南東進中、船長が、映りが悪くなったレーダーの感度調整に意識を向け、航行を続けたため、本件灯標に向く針路で航行していることに気付くのが遅れ、本件灯標に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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>・航行中、1人で船橋当直を行っているときは、1つのことに意識を集中することなく、常時、周囲の見張りを行うこと。</li> <li>・変針するときは、コンパス及びGPSプロッター等で、自船の針</li> </ul>

	路を確認すること。
--	-----------

付図1 推定航行経路図

