

船舶事故調査報告書

令和元年7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 | 乗揚 |
| 発生日時 | 平成30年11月1日 01時00分ごろ |
| 発生場所 | 北海道室蘭市室蘭港第1区 室蘭港新日鐵住金ふとう灯台から真方位155° 170m付近 （概位 北緯42° 20.5′ 東経140° 58.8′） |
| 事故の概要 | 貨物船 ^{しゅんやう丸} 春陽丸は、室蘭港内を南東進中、消波ブロックに乗り揚げた。 春陽丸は、バルバスバウに亀裂を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成31年2月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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 春陽丸、499トン 140078、有限会社小川海運 74.20m×12.30m×7.30m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成16年9月28日 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 76歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年4月10日 免状交付年月日 平成27年11月5日 免状有効期間満了日 令和3年4月9日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 本船 バルバスバウに亀裂 消波ブロック なし |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時、潮高 約43cm（室蘭） |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか4人が乗り組み、室蘭港の航路西口から入域し、室蘭港第1区新日鐵住金ふ頭（南側）（以下「本件ふ頭」という。）11号バースに着岸する目的で約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、航路中央を手動操舵で東進していた。 本船は、船長が、単独で船橋当直につき、室蘭港第1号灯標付近で、約126°の針路（真方位、以下同じ。）とし、約5knに減速した。 |

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>船長は、右舷方となる、室蘭港内南側からの出航船の有無に注意を向けながら航行を続け、室蘭港第3号灯標（以下「本件灯標」という。）を左舷正横に見る場所付近で、本件ふ頭に向けて、針路を左に転じるつもりでいたところ、気付かないうちに本件灯標を通過した。</p> <p>船長は、左舷船首方に見えた室蘭港新日鐵住金ふとう灯台（以下「本件灯台」という。）を本件灯標と思い込み、間もなく、機関を更に減速して航行を続けた。</p> <p>船長は、変針するまでまだ距離があるので、右舷方からの出航船の有無を確認しようと思い、目視で右舷方に注意を向けていたところ、本件灯台の灯光に気付いて顔を左方に向けた際、灯光とつながるように防波堤が見えたことから、本件灯台を本件灯標と誤認していたことに気付いた。</p> <p>本船は、船長が、主機を全速力後進に操作したものの、01時00分ごろ、本件ふ頭西側の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、負傷者及び浸水がないことを確認し、後進して離礁した後、自航して本件ふ頭11号バースに着岸した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、空船で、喫水が船首約2.0m、船尾約3.0mであった。</p> <p>本件灯標は、灯質が群閃緑光、毎6秒に2閃光、灯高8.2m、光達距離が4海里（M）である。</p> <p>本件灯台は、灯質が群閃緑光、毎13秒に3閃光、灯高6.5m、光達距離が8Mである。</p> <p>船長は、室蘭港への入港経験が多数あり、慣れた港であったので、本事故時、ほとんど目視で見張りを行っていた。</p> <p>船長は、室蘭港第1号灯標付近で減速した際、2Mレンジとしていたレーダーにより船位を確認したものの、その後、レーダーを使用して船位を確認していなかった。</p> <p>船長は、これまで室蘭港に入港した際には、主に同港第1区及び第2区の港内南側にあるふ頭に着岸しており、また、本事故発生時間帯に同港を出航した経験があったので、出航船があるとすれば、右舷方から接近すると思い、同方に注意を向けながら操船を行っていた。</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、室蘭港内を本件ふ頭に向けて南東進中、船長が、目視のみで見張りを行い、港内南側からの出航船の有無に注意を向けていて気付かないうちに本件灯標を通過し、左舷船首方に見えた本件灯台を本件灯標と誤認して航行を続けたことから、本件ふ頭に接近していることに気付くのが遅れ、本件ふ頭西側の消波ブロックに乗り揚げたもの</p> |

| | |
|--------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | と考えられる。 |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、本船が、室蘭港内を本件ふ頭に向けて南東進中、船長が、目視のみで見張りを行い、港内南側からの出航船の有無に注意を向けていて気付かないうちに本件灯標を通過し、左舷船首方に見えた本件灯台を本件灯標と誤認して航行を続けたため、本件ふ頭に接近していることに気付くのが遅れ、本件ふ頭西側の消波ブロックに乗り揚げ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"> ・ 慣れた場所を航行する場合であっても、目視のほか、レーダー等の航海計器を有効に活用して、船位の確認を適切に行うこと。 |

付図1 事故発生経過概略図

