

船舶事故調査報告書

令和3年7月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	令和2年9月12日 04時04分ごろ
発生場所	北海道室蘭市室蘭港第3区の南外防波堤付近 室蘭港南外防波堤灯台から真方位127° 1,436m付近 （概位 北緯42° 20.5′ 東経140° 55.8′）
事故の概要	油タンカー第十近雄丸 ^{きんゆう} は、入港中、消波ブロックに衝突した。
事故調査の経過	令和2年10月9日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油タンカー 第十近雄丸、747トン
船舶番号、船舶所有者等	140145、横田海運有限公司
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに凹損 消波ブロック なし
気象・海象	気象：天気 小雨、風向 南東、風力 5、視程 約1海里（M） 海象：波向 東南東、波高 約1m、潮汐 低潮時 室蘭市には、9月11日15時40分に濃霧注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、室蘭港に入港する目的で、船長が操舵に、機関長がエンジンテレグラフの操作にそれぞれ当たり、室蘭港港口に向けて北進した。</p> <p>船長は、小雨により視程が約1Mに制限されていたので、GPSの航跡及び地形データを重ねて表示させたレーダー（以下「本件レーダー」という。）を監視しながら操船に当たり、右舷船首方に港口の室蘭港港口灯標のものと思われる灯火を視認した。</p> <p>船長は、まだ港口まで距離があると思いながら北進中、停泊船の付近を通過後に本件レーダーを再度確認したところ、前回室蘭港に入港した航跡の変針地点に達していたので、急いで右転し、同航跡に沿って東進した。</p> <p>船長は、本件レーダーのレーダー映像と地形データの表示のずれに違和感を覚えたものの、レーダー映像は海面反射によるものだとはい、機関を半速力に減じて海面反射抑制等の調整を行っていたところ、船首至近に黒い影が見え、機関を停止し、左舵をとったものの、本船は船首部が南外防波堤の消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船の喫水は、船首約4.0m、船尾約5.2mであった。</p> <p>本件レーダーは、チャート補正モードと称する、自船位置マーク</p>

	<p>の場所を調整するモードに切り替えられたままとなっており、地形データ等が南方に約1,200mずれて表示されていたことが本事故後に確認された。</p> <p>船長は、本件レーダーについて、基本的な取扱方法は分かっていたものの、チャート補正モードへの切り替え等の細部までは熟知していなかった。</p> <p>船長は、鹿島港出港後、本件レーダーが、いつしか、チャート補正モードに切り替えられたまま操作されていたが、本件レーダーの取扱方法を熟知していなかったため、同モードに切り替えられたまま操作され、前回入港時の航跡を含む地形データが南方にずれて表示されていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、小雨により視程が制限された状況下、本件レーダーの地形データ及び前回入港時の航跡が南方にずれて表示されていることに気付かず、室蘭港へ入港中、船長が、同航跡に沿って航行を続けたことから、南外防波堤に接近することとなり、同防波堤の消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が小雨により視程が制限された状況下、本件レーダーの地形データ及び前回入港時の航跡が南方にずれて表示されていることに気付かず、室蘭港へ入港中、船長が、同航跡に沿って航行を続けたため、南外防波堤に接近することとなり、同防波堤の消波ブロック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"> ・ 操船者は、自船装備の航海計器の取扱いを熟知しておくこと。 ・ 入港操船する際は、GPSやレーダー等の情報の他、航路標識により船位を確認して航行すること。