

船舶事故調査報告書

令和4年3月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和3年7月12日 18時14分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港 八戸港八太郎北防波堤灯台から真方位236°690m付近 （概位 北緯40°33.3′ 東経141°31.3′）
事故の概要	貨物船幸真丸は出航中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和3年8月12日、主管調査官（仙台事務所）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	貨物船 幸真丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140334、松島輸送船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船：球状船首部に曲損及び亀裂、左舷前部外板に擦過傷 防波堤：コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 霧、無風、視程 約200m 海象：海上 平穏、潮汐 高潮期 八戸市には、7月7日15時45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4人が乗り組み、霧で視界が制限された状況下、船長が単独で船橋当直に就き、八戸港の岸壁を離岸した。</p> <p>船長は、出航中、GPSプロッターで港口に船首を向けた後、自動操舵とすることなく舵中央とし、まっすぐ港口に向かっているものと思い、舵輪から手を離して航行を続けていたところ、舵が僅かに左にとられていたので、本船が徐々に左転して八戸港八太郎北防波堤（以下「本件防波堤」という。）に向かって航行を続けた。</p> <p>船長は、専ら目視で見張りを行い、GPSプロッター、レーダー画面及びコンパスを確認していなかったため、本件防波堤に向かって航行していることに気付かなかった。</p> <p>本船は、衝突直前、船長が、前路に本件防波堤を認めて全速力後進をかけ、右舵一杯にとったものの、左舷船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、運航基準上、視界制限状態での船橋当直者は2人と定められていることを知っていたが、他港で視界制限時に単独の船橋当直で出航経験等があったので、八戸港でも単独での船橋当直で無難に出航できると思っていた。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、濃霧注意報が発表されている状況下、八戸港を出航中、船長が、舵中央として港口に向かって航行していると思っていたが、舵が僅かに左にとられていたことから、本件防波堤に向かって航行していることに気付かず、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、港口に向けて舵中央とした後、舵が僅かに左にとられ、本船が徐々に左転して本件防波堤に向かって航行を続けていたが、専ら目視で見張りを行っていたことから、本件防波堤に向かっていることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、濃霧注意報が発表されている状況下、本船が、八戸港を出航中、船長が、舵中央として港口に向かって航行していると思っていたが、舵が僅かに左にとられていたため、本件防波堤に向かって航行していることに気付かず、本件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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船長は、視界制限時、目視のみで見張りを行わず、随時、GPSプロッター、レーダー画面及びコンパスで自船の船位及び針路を確認すること。 ・ 船長は、運航基準を遵守し、視界制限状態では船橋当直者を2人とすること。 ・ 操船者は、航行中、舵輪から手を離す場合、針路を確認のうえ、自動操舵とすること。