

船舶事故調査報告書

令和5年2月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（護岸）
発生日時	令和3年11月11日 04時26分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市姫路港広畑第1区 広畑東防波堤灯台から真方位359°1,190m付近 （概位 北緯34°46.5′ 東経134°37.7′）
事故の概要	貨物船 ^{エイチケーエル} HKLまやは、出航中、護岸に衝突した。
事故調査の経過	令和3年12月13日、主管調査官（神戸事務所）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 HKLまや、499トン
船舶番号、船舶所有者等	141901、協和運輸株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士A、六級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷ビルジキールの脱落等 護岸 なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 1、視程 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：06時31分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、姫路港広畑第1区（以下「本港」という。）の岸壁にて揚荷役作業を終え、レーダー及びGPSプロッターを表示させて出航を開始した。</p> <p>本船は、船長が船橋配置に、航海士A及び他の航海士1人が船首配置に、機関長及び機関士が船尾配置にそれぞれ就き、揚錨したのち、本港から広畑航路に通じる水路（以下「本件水路」という。）に向けて、離岸して左回頭を始めた。</p> <p>船長は、左回頭を終えたのち自動操舵に切り替え、目視で見張りを行い、適宜針路を修正しながら、約7.5ノットの対地速力で南南西進中、左舷船首方に見えた岸壁の明かりをそれよりも手前にある本件水路の護岸（以下「本件護岸」という。）の明かりと思い、本件水路までまだ距離はあると考え、本件護岸を視認することなく南南西進を続けた。</p> <p>航海士Aは船首配置を終えて昇橋したところ、本船が本件護岸まで約60mに接近していることを確認し、衝突の危険を感じて船長に報告した。</p> <p>本船は、船長が機関を停止し、左舵を取ったが間に合わず、右舷舷側部が本件護岸に衝突した。</p>

	<p>船長は、本件護岸を示す明かりなどがなかったことから本件護岸を視認できず、船橋中央の舵輪で針路修正を行うなどしていたので、船橋左舷側に設置されたレーダーやGPSプロッターを十分に確認できなかったと本事故後に思った。</p> <p>航海士Aは、船首配置の際に本件護岸を視認していたが、船長も認識していると思い、報告を行わなかったが、報告を行うべきであったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船の操船及び本港からの出航が初めてであったが、事前に海図を見て水路調査を行った際、本件水路は工場内であり、工場の明かりで水路は明るく目視で出航できると思い、予定針路線の記入や針路目標を確認していなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、出航中、船長が、事前に海図で水路調査を行った際、本件水路は工場内であり、工場の明かりで水路は明るく目視で出航できると思い、予定針路線の記入や針路目標を確認していなかったことから、左舷船首方に見えた岸壁の明かりを本件護岸の明かりと思い、本件護岸を視認することなく南南西進を続け、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が出航中、船長が、予定針路線の記入や針路目標を確認していなかったため、左舷船首方に見えた岸壁の明かりを本件護岸の明かりと思い、本件護岸を視認することなく南南西進を続け、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>船舶所有者及び乗組員は、本事故後、次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・海図やレーダー航海に関する全ての情報を活用し、確実な入出航を行う。 ・離岸時、船首作業員は運用作業のみならず、周辺の見張りを十分に行い、危険要素があるものが存在した場合は、操船者である船長に速やかに報告できる体制を取る。 <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、初めての海域を航行する場合は、予定針路線の記入や針路目標を確認するなど、事前に水路調査を十分に行うとともに、航行中は、常時、周囲の適切な見張りを行い、GPSプロッター等を使用して船位を確認すること。