

船舶事故調査報告書

平成22年11月11日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（上架中の船舶）
発生日時	平成22年6月26日 08時30分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市家島港網手地区 家島港網手西防波堤灯台から真方位063° 440m付近 （概位 北緯34° 40.0′ 東経134° 31.6′）
事故調査の経過	平成22年7月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	石材・砂利採取運搬船 第八住力丸、490トン すみりき 133069、岡田石材株式会社 67.43m×13.20m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成4年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 69歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年4月28日 免状交付年月日 平成21年4月27日 免状有効期間満了日 平成27年4月20日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船首ブルワークにペイント剥離 上架中の船舶 左舷船尾フェアリーダのローラーが損傷
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、兵庫県姫路市家島港網手地区にある造船所（以下「本件造船所」という。）に向かい、平成22年6月25日19時40分ごろ、同造船所付近の網手港防波堤（内）（以下「内防波堤」という。）の南側（外側）に左舷係留して待機した。 船長は、翌26日07時30分ごろ本件造船所担当者との打ち合わせを行い、08時20分ごろ内防波堤を離れて右回頭し、内防波堤の北側（内側）にある本件造船所南側の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて移動を開始した。 本船は、内防波堤の沖で右回頭したのち、船首を北東に向け、南寄りの風を船尾方向から受けながら約2ノットの対地速力で、手動操舵により航行した。 船長は、バウスラスターを使用して右回頭操船中、突風を伴う南南東風が吹くようになり、風速約13m/sの強風を右舷船尾方向から受けて船尾が左方に圧流され、右回頭が困難となって本船の船首が本件造船所に上架中の船舶（以下「上架船」という。）に接近した。 船長は、機関を後進にかけ、バウスラスターを使用したが、圧流に抗す

	<p>ることができず、08時30分ごろ本船の左舷船首が上架船の左舷船尾に衝突した。</p> <p>本船は、衝突後、本件岸壁に船尾係留索をとり、ウインチを使用するなどして、自力で本件岸壁に右舷付けした。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南南東、風力 6、視界 やや不良</p> <p>事故発生後、播磨南西部地域に、強風・波浪注意報が発表された。</p> <p>海象：ほぼ高潮時</p>								
その他の事項	<p>家島港網手地区は、出入口が南に向いた入江で、出入口付近が東西約100m、奥行約200mの広さで、入江の最も奥に本件造船所や渡船棧橋などがある。また、本件岸壁は、入江の東側にあつて長さが約180mでほぼ南北方向に築造されており、本船は、同岸壁に右舷横付けをする予定であつた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、家島港網手地区において、本件岸壁に右回頭しながら着岸作業中、風力6の風を右舷船尾方向から受けて左方に圧流されたことから、本件造船所の上架船に衝突したものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、家島港網手地区において、本件岸壁に右回頭しながら着岸作業中、風力6の風を右舷船尾方向から受けて左方に圧流されたことから、本件造船所の上架船に衝突したものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、家島港網手地区において、本件岸壁に右回頭しながら着岸作業中、風力6の風を右舷船尾方向から受けて左方に圧流されたことから、本件造船所の上架船に衝突したものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、家島港網手地区において、本件岸壁に右回頭しながら着岸作業中、風力6の風を右舷船尾方向から受けて左方に圧流されたため、上架船に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								