

船舶事故等調査報告書

平成22年3月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009函第75号
事故等種類	衝突
発生日時	平成21年12月1日 09時29分ごろ
発生場所	北海道函館港 函館港北防波堤灯台から真方位105° 1.16海里付近 (概位 北緯41° 47.6′ 東経140° 43.5′)
事故等調査の経過	平成21年12月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	A 巡視船 えとも、960トン 125953、海上保安庁 B 実習船 北鳳丸、664トン 135355、北海道 C 引船 第二函東丸、35.66トン 106346、函東工業株式会社 D 引船 第三函東丸、136.05トン 83258、函東工業株式会社
乗組員等に関する情報	船長B、二級海技士（航海） ドックマスター、一級海技士（航海） 船長C、三級海技士（航海） 船長D、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央船底部凹損、右舷後部ホイップアンテナ台座曲損 B 球状船首先端塗膜はく離
事故等の経過	A船は、函館港内の造船所の岸壁に船尾着けで係留中、B船は、ドックマスターが乗船してA船右舷側の岸壁に左舷着けするため、C船がB船の船首部にD船がB船の船尾部にそれぞれえい航索を取って係留作業中、B船の前進情力を止めようと、D船がB船を後方に引いた直後、D船のえい航索が切断し、平成21年12月1日09時29分ごろ、A船の右舷後部とB船の船首部とが衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：平穏
その他の事項	B船は、機関を停止していた。 B船は、操舵室に船長がいたものの、ドックマスターが操船を行い、造船所の作業員が船首部に2人、船尾部に1人がそれぞれ乗り込んで作業に当たっていた。 B船は、A船に衝突したとき、1ノット以下のゆっくりとした速力であった。 D船のえい航索は、径60mmのポリプロピレン製エイトロープで、D船のビット基部で切断していた。 D船のえい航索は、造船所に入った船舶が廃棄処分するために陸揚げし

	<p>た係留索の中から、船長Dが損傷などの少ない係留索を選んで再利用していたもので、切断したえい航索は、D船で約5年間使用され、索全体に経年劣化がみられた。</p> <p>船長Dは、えい航索を張り合わせる際、D船の推力の調整を行ってえい航索に過度の張力がかからないようにしていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>B船は、函館港内の造船所において着岸作業中、D船がB船の前進行きあしを止めようとしてB船の船尾部を引いた際、えい航索が切断したため、B船の船首部と岸壁に係留していたA船の右舷後部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>D船のえい航索は、経年劣化していたため、B船の船尾部を引いて張力がかかった際、切断したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、函館港内の造船所において、A船が岸壁に係留中、B船が着岸作業中、D船がB船の前進行きあしを止めようとしてB船の船尾部を引いた際、えい航索が切断したため、B船が係留中のA船に向かって航行し、A船の右舷後部とB船の船首部とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	