

船舶事故調査報告書

平成23年7月28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 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

| | |
|---|---|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成23年2月12日 03時00分ごろ |
| 発生場所 | 鳥取県 境 港 市の岸壁 境港市 境 港 指向灯から真方位086°30m付近 （概位 北緯35°32.9′ 東経133°14.4′） |
| 事故調査の経過 | 平成23年4月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 | A 漁船 第二暉祥丸、75トン SN2-3001（漁船登録番号）、有限会社栄徳水産 27.50m (Lr) × 5.80m × 2.45m、鋼 ディーゼル機関、漁船法馬力数440、平成元年6月 B 漁船 太陽丸、19トン TT2-1786（漁船登録番号）、個人所有 18.90m (Lr) × 3.92m × 1.93m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数190、平成元年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 62歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年8月25日 免状交付年月日 平成22年7月5日 免状有効期間満了日 平成27年8月29日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A なし B 右舷船首部のイカ釣機に損傷 岸壁上のクレーン 主支柱を損傷 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aほか10人が乗り組み、船舶所有者から、境港の境水道大橋から西方約450mに位置する入船町の造船所前の北方に面した岸壁（以下「本件岸壁」という。）に着岸するよう指示があったので境港市の境漁港から本件岸壁に向かった。 A船は、本件岸壁に左舷着けで係留中のB船とB船の船首方向約40mのところに係留中の漁船（以下「C船」という。）との間に、左舷着けで着岸するため、境水道大橋を通過したところで船首をB船の船首付近の本件岸壁に向けて停止（以下「停止点」という。）し、機関を微速力として本件岸壁の手前に近づいたところで右回頭で着岸を試みたが、船体が東方に流されてB船に接触しそうになったので停止点まで戻って着岸をやり直すことにし |

| | | | | | | | | | |
|-----------|---|---------|----|-----------|----|----------|----|-----------|---|
| | <p>た。</p> <p>A船は、再び着岸作業を行う際、機関を微速力として本件岸壁に接近し、右回頭しながら前進して本件岸壁に近づいたところ、船首部に装備されたアンカーが、本件岸壁上に設置されたクレーン（以下「本件クレーン」という。）のブームに接触して引っ掛かり、行きあしが止まった弾みで船尾が左に流され、平成23年2月12日03時00分ごろ、A船の左舷船尾部がB船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>B船は、本件岸壁に係留中で、無人であった。</p> | | | | | | | | |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、最大瞬間風速 6.1m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、潮流 約1ノットの東流</p> | | | | | | | | |
| その他の事項 | <p>船長Aは、ふだん、本件岸壁の対岸にある島根県松江市の岸壁に着岸しており、本件岸壁には、年に1～2度着岸したことはあったが、夜間に着岸したことはなかった。</p> <p>A船には、スラスタは装備されていなかった。</p> <p>船長A以外の乗組員は、全員が船首及び船尾の配置に就き、着岸作業時、B船又はC船に接触しそうになったときには、船長Aに報告していた。</p> <p>海上保安庁発行の「本州北西岸水路誌」によれば、境港の潮流は、東流は高潮時の約2時間後から低潮時の約2時間後まで流れ、境水道大橋の東方約400mのところでは、低潮時の約1時間前に東流最強となる。</p> <p>財団法人日本水路協会の「プレジャーボート・小型船用港湾案内」によれば、境港内の潮流は変化が激しく、大型船等の岸壁係留などの影響を受けて微妙に変化する。南～西南西の風が強く吹くときは、北方へ圧流されて陸岸に寄せられ、北東風の強く吹くときは風下に大きく圧流されて針路保持が困難になることがある。</p> <p>船長Aは、本事故後、夜間に風潮流の影響を把握することは難しかったので、境港の潮流の状況について、あらかじめ調査しておけばよかったと思った。</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>A船は、境港市の本件岸壁において着岸作業を行う際、船長Aが、あらかじめ境港の潮流の状況を調査せず、また、東流による圧流を考慮した操船を行わなかったことから、本件クレーンに接触し、続いてB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>A船は、境港市の本件岸壁において着岸作業を行う際、船長Aが、あらかじめ境港の潮流の状況を調査せず、また、東流による圧流を考慮した操船を行わなかったことから、本件クレーンに接触し、続いてB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>A船は、境港市の本件岸壁において着岸作業を行う際、船長Aが、あらかじめ境港の潮流の状況を調査せず、また、東流による圧流を考慮した操船を行わなかったことから、本件クレーンに接触し、続いてB船に衝突したものと考えられる。</p> | | | | | | | | |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、A船が、境港市の本件岸壁において着岸作業を行う際、船長Aが、あらかじめ境港の潮流の状況を調査せず、また、東流による圧流を考慮した操船を行わなかったため、本件クレーンに接触し、続いてB船に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> | | | | | | | | |
| 参考 | <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"> ・境港内の潮流は変化が激しく、潮流の影響により操船が困難になることがあるので、境港に入港する際は、あらかじめ境港の潮流の状況について調査しておくこと | | | | | | | | |