

# 船舶事故調査報告書

平成24年11月8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 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月31日 17時47分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港 兵庫県加古川市所在の東播磨港別府西港西防波堤灯台から真方位 019°1,300m付近 (概位 北緯34°43.4' 東経134°48.6')
事故調査の経過	平成23年3月1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	A 貨物船 喜洋丸、499トン 132428、神鋼物流株式会社 74.52m×11.50m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、平成6年8月 B 貨物船 第十五住宝丸、199トン 135509、七宝海運有限会社 57.40m×9.20m×5.60m、鋼 ディーゼル機関、662kW、平成8年9月
乗組員等に関する情報	B 船長B 男性 64歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月5日 免状交付年月日 平成21年6月24日 免状有効期間満了日 平成26年7月8日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船首部に擦過傷 B 左舷船尾部ハンドレールに曲損
事故の経過	B船は、船長Bほか2人が乗り組み、東播磨港に入航して西岸壁（以下「本件岸壁」という。）と西港西防波堤との間の幅約200mの水路を約5～6ノットの対地速力で北進し、本件岸壁に出船左舷着けで係留中のA船の船首側に係留するため、A船の西、右舷方においてバウスラスターを使用して右回頭した。 B船は、前進行きあしにより、着岸予定場所に向けて南東進を始めたところ、風に圧流されてA船に接近したので、バウスラスターを右

	<p>一杯とし、また、機関と舵を種々に使用したが、B船の船尾部がA船に接近し、平成23年1月31日17時47分ごろA船の右舷船首部とB船の左舷船尾部とが衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 7、視界 良好          事故当時、瀬戸内海に海上風警報発表中          海象：潮汐 上げ潮の初期、うねりの方向 南、うねりの高さ 約50cm          日没時刻：17時33分ごろ          常用薄明（薄明るい状態）の時間は、約26分であった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、本件岸壁に着岸することがまれであり、本事故当時のような強風下での着岸操船は初めてであった。          船長Bは、錨を活用するなり、本件岸壁からもう少し離れたところから着岸するように操船すればよかったと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与          船体・機関等の関与          気象・海象の関与          判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり          A なし、B なし          A なし、B あり</p> <p>B船は、東播磨港において風力7の西風が吹く状況下、本件岸壁に着岸する際、風に圧流されたことから、本件岸壁に係留中のA船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、日没直後の薄明時、B船が、東播磨港において風力7の西風が吹く状況下、本件岸壁に着岸する際、風に圧流されたため、本件岸壁に係留中のA船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> <li>・強風下に着岸する場合は、風の影響を考慮した操船方法の検討を十分に行うこと。</li> </ul>