

船舶事故調査報告書

平成24年3月29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 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	陸上荷役施設損傷
発生日時	平成22年7月21日 21時18分ごろ
発生場所	岩手県釜石市釜石港南棧橋第3号バース 釜石港湾口南防波堤灯台から真方位296°4,000m付近 (概位 北緯39°16.3′ 東経141°53.4′)
事故調査の経過	平成22年7月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	貨物船 ^{アトランチックパール} ATLANTIC PEARL（中華人民共和国籍）、21,192トン 9403255（IMO番号）、MILLION BRIGHT INVESTMENT LTD（中華人民共和国） 179.99m×28.20m×14.30m、鋼 ディーゼル機関、6,259kW、2010年
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 60歳 船長免状（フィリピン共和国発給） 交付年月日 2001年6月20日 水先人 男性 54歳 釜石水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成21年3月16日 免状交付年月日 平成21年3月16日 有効期間満了日 平成26年3月15日
死傷者等	なし
損傷	本船 救命艇圧壊 陸上荷役施設（以下「アンローダー」という。） 踊り場部曲損等
事故の経過	本船は、船長ほか20人が乗り組み、釜石港沖で水先人を乗船させ、釜石港南棧橋第3号バース（以下「第3号バース」という。）に入船左舷着けの予定とし、船首喫水約6.45m、船尾喫水約7.80mの状態です右舷船首尾にタグボート各1隻をとり、第3号バース東南東端付近から第3号バースに接近した。 水先人は、船橋の左ウィングに立ち、両タグボートに船体を押させながら第3号バースとほぼ平行に進んでいたところ、隣にいた船長からアンローダーの運転室が見える旨の報告を受けた。 水先人は、船体をアンローダーから離そうと両タグボートに「引け」と指示したが、船尾のタグボートの引きが遅れ、船首部が引かれたときに船

	<p>尾部が押されていたことから、船尾部が岸壁側に振れ、平成22年7月21日21時18分ごろ、本船船尾部とアンローダーが衝突した。</p> <p>本船は、係留作業を行い、第3号バースに着岸した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 ほぼ高潮</p>	
その他の事項	<p>第3号バースは、陸側から約115°（真方位、以下同じ。）方向に設置された長さ約510mの南棧橋の陸寄りの北側に位置し、南棧橋基部から東南東方に向かって長さが約220mであった。</p> <p>荷役会社は、ふだん、アンローダーを第3号バースの東南東端から少し東側にあるアンローダーのレール末端部に運転室が岸壁より少し海側へ出る状態で止めていた。</p> <p>アンローダーの照明は、上部のアーム部先端に航空障害灯が、その下方にツリー照明灯がそれぞれ設置され、センサーにより自動的に点灯されていたが、下部のホッパー部及び運転室の照明灯は、アンローダーが使用されないときには消灯されていた。</p> <p>荷役会社は、夜間に本船が入港することを知っていた。</p> <p>本事故当時、第3号バース周辺は入船で着岸するには船首方の水域に余裕がなく、また、アンローダーは下部の照明が消灯されて視認しにくい状態であった。</p> <p>水先人は、第3号バースに接近中、アンローダーのアーム部の照明灯を視認していた。</p> <p>水先人は、大型船が入港する際、アンローダーが第3号バースから離れて東方に移動されていたことがあったのを記憶していたので、本事故当時もアンローダーが移動されているものと思っていた。</p> <p>船舶自動識別装置（AIS：Automatic Identification System）に記録された、本船の対地針路、対地速度は次のとおりである。</p> <p>21時17分43秒 324°、0.3ノット（kn）</p> <p>21時17分53秒 328°、0.3kn</p> <p>21時18分13秒 305°、0.2kn</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>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、釜石港の第3号バースに水先人の操船指揮により着岸作業中、アンローダーが、レール末端部に止められ、下部の照明灯が消灯されていたことから、水先人がアンローダーに気付かず、本船船尾部がアンローダーに衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、船長から海側にアンローダーの運転室が出ている旨の報告を受けて船首尾のダグポートを引かせていることから、船長の報告で初めてアンローダーが海側に出ていることに気付いたものと考えられる。</p> <p>水先人は、大型船が着岸する際、アンローダー</p>

	<p>が第3号バースから離して東方に移動されていたことがあったのを記憶していたので、アンローダーが移動されていると思っていたものと考えられる。</p> <p>荷役会社は、本船の入港に備えてアンローダーを第3号バースから離して東方に移動していれば、本船がアンローダーに接近せずに着岸でき、また、アンローダーのホッパー部や運転室の照明灯を点灯していれば、水先人が早期にアンローダーに気付くことができ、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、釜石港の第3号バースに水先人の操船指揮により着岸作業中、アンローダーが、レール末端部に止められ、下部の照明灯が消灯されていたため、水先人がアンローダーに気付かず、本船船尾部がアンローダー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>本事故後、荷役会社は、アンローダーの位置を確認するようにした。</p>