

## 船舶事故調査報告書

平成24年7月5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7月9日 15時55分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港沖の山ふ頭 宇部港西防波堤灯台から真方位032°680m付近 (概位 北緯33°56.6′ 東経131°14.1′)
事故調査の経過	平成23年7月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 <sup>エス エイス</sup> S A C E（大韓民国籍）、5,899トン 8912273（IMO番号）、KEB CAPITAL INC. 98.77m (Lr) × 18.20m × 12.50m、鋼 ディーゼル機関、2,794kW、1990年1月11日 B 貨物船 <sup>めいほう</sup> 明宝丸、699トン 130501、明宝海運有限公司 65.05m (Lr) × 11.50m × 4.90m、鋼 ディーゼル機関、1,103kW、平成元年4月 C 貨物船 <sup>はちのへ</sup> 八戸丸、14,930トン 132237、扶桑船舶株式会社 162.48m (Lr) × 23.40m × 13.10m、鋼 ディーゼル機関、6,913kW、平成5年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 67歳 二級航海士免状（大韓民国発給） 交付年月日 2009年7月7日 （2014年7月6日まで有効） B 船長B 男性 33歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年4月1日 免状交付年月日 平成20年5月21日 免状有効期間満了日 平成25年6月25日 C 船長C 男性 43歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成8年1月29日 免状交付年月日 平成22年4月1日 免状有効期間満了日 平成28年1月28日
死傷者等	なし

<p>損傷</p>	<p>A 船首外板に擦過傷  B 係船索4本が切断、右舷フェアリーダー及び右舷外板に擦過傷、ウインドラスブレーキバンドに損傷  C 左舷船尾外板に擦過傷</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか16人が乗り組み、左舷錨を入れて右舷横着けで係留中の宇部港沖の山ふ頭2号岸壁（以下、沖の山ふ頭の岸壁名称については、「宇部港沖の山ふ頭」を省略する。）から離岸して出港するため、平成23年7月9日15時35分ごろ全係船索を放し、3節入れていた左舷錨鎖を巻き始めた。</p> <p>A船は、錨鎖の2節目が甲板上となり、錨鎖の方向が左舷船尾方となったとき、錨鎖を巻きながら船尾が岸壁に接触しないように機関と舵を使用してゆっくりと前進した。</p> <p>船長Aは、錨鎖の1節目が甲板上となり、錨鎖の方向が左舷船尾方となったとき、錨鎖が強く張った状態となったが、海底の泥や捨てられた網等が引っ掛かっているのだから問題ないと思い、引き続き錨鎖を巻き続けながら約2ノットの速力で前進した。</p> <p>A船は、1号岸壁に左舷横着けで係留中のB船の沖側を約80m隔てて通過し、B船がA船の後方約100mになった頃、船首配置の一等航海士が「ワンアンカーアップ、クロスアンカー」と船長に報告したが、その約1～2分後、船尾配置の二等航海士が「アナザー スモールシップ セイリング、トゲザー セイリング」と報告した。</p> <p>船長Aは、一等航海士に対して宇部港西防波堤を通過後に機関を停止してクロスアンカーを解くと伝えたのち、二等航海士の報告を聞いてウイングに出たところ、B船がA船の後方から付いてくる状態であったので、A船の錨がB船の錨鎖と絡み、B船を引いていることを理解した。</p> <p>船長Aは、フェンダーを準備させた上、レーダーでB船との距離を測らせながら機関を種々に使用して宇部港西防波堤を通過したのち、16時20分ごろ、B船の行きあしがなくなったのを確認し、A船の右舷錨を投入して停止した。</p> <p>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、右舷錨を入れて錨鎖4節を出して1号岸壁に左舷横着けで係留し、13時30分ごろ荷役が終了したので出港予定時刻を19時00分ごろとし、14時00分ごろ乗組員全員が上陸した。</p> <p>B船は、無人状態で停泊中、A船の左舷錨がB船の右舷錨鎖と絡み、A船に引かれたことから、B船の船首側係船索から次々に4本が切断し、右回りに回転して1号岸壁から離れた。</p> <p>B船は、A船に引かれていたとき、15時55分ごろ、右舷側船首部と5号岸壁に右舷横着けで接岸中のC船の左舷側尾部とが衝突した。</p> <p>C船は、船長Cほか10人が乗り組み、08時10分ごろ5号岸壁に右舷横着けで係留し、10時10分ごろから石灰石の積み荷役を始めた。</p> <p>C船は、15時55分ごろ、大きい音とともに衝撃を感じて5人の乗組員が甲板上に出たところ、無人のB船がC船に接触したのち、A船に引かれて移動して行くのを目撃し、海上保安庁ほか関連会社に連絡した。</p> <p>A船の宇部港における代理店は、港内にいた同代理店所属のタグボートからA船が無人のB船を引いているとの報告を受け、同タグボートに対</p>

	<p>し、B船に移乗してB船を停止させるよう要請した。</p> <p>B船は、A船の後方約45mのところを引かれていたが、行きあしがほぼなくなった頃、タグボートの乗組員1人が乗船し、左舷錨を投入して停止した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期</p>								
その他の事項	<p>A船は、7月5日07時10分ごろ2号岸壁に係留し、2号岸壁に対して約90°方向に左舷錨鎖3節を入れていた。</p> <p>B船は、7月9日06時30分ごろ1号岸壁に係留し、1号岸壁に対して約100°方向に右舷錨鎖4節を入れていた。</p> <p>B船は、直径50mmのポリエチレン系船索3本及び直径60mmの同系船索1本の合計4本をとって係留していた。</p> <p>C船は、7月9日08時10分ごろ5号岸壁に係留したが、船首及び船尾にサイドスラストを装備しているため錨を使用しなかった。</p> <p>B船は、ふだんは在船当直者を1～2人配置していたが、本事故発生時には、休暇による下船、食料の買い出し、祝い事などの用事が重なって全員が上陸することになった。</p> <p>B船は、7月9日21時20分ごろA船とB船の絡み錨が解かれた。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A あり、B なし、C なし</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A あり、B なし、C なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>A なし、B なし、C なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、宇部港の2号岸壁から離岸する際、揚錨中の左舷錨が1号岸壁に無人で係留していたB船の投入している錨鎖に絡んだことから、A船が、前進してB船の錨鎖を引いてB船の係留索を切断し、また、B船を引いて航行してB船が5号岸壁に係留中のC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、ドレジングアンカー状態のとき、B船の錨鎖とA船の錨とが絡んだものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし、C なし	船体・機関等の関与	A あり、B なし、C なし	気象・海象の関与	A なし、B なし、C なし	判明した事項の解析	<p>A船は、宇部港の2号岸壁から離岸する際、揚錨中の左舷錨が1号岸壁に無人で係留していたB船の投入している錨鎖に絡んだことから、A船が、前進してB船の錨鎖を引いてB船の係留索を切断し、また、B船を引いて航行してB船が5号岸壁に係留中のC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、ドレジングアンカー状態のとき、B船の錨鎖とA船の錨とが絡んだものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし、C なし								
船体・機関等の関与	A あり、B なし、C なし								
気象・海象の関与	A なし、B なし、C なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、宇部港の2号岸壁から離岸する際、揚錨中の左舷錨が1号岸壁に無人で係留していたB船の投入している錨鎖に絡んだことから、A船が、前進してB船の錨鎖を引いてB船の係留索を切断し、また、B船を引いて航行してB船が5号岸壁に係留中のC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、ドレジングアンカー状態のとき、B船の錨鎖とA船の錨とが絡んだものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、A船が、宇部港の2号岸壁から離岸する際、揚錨中の左舷錨が1号岸壁に無人で係留していたB船の投入している錨鎖に絡んだため、A船が、前進してB船の錨鎖を引いてB船の係留索を切断し、また、B船を引いて航行してB船が5号岸壁に係留中のC船と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"> <li>・港内で揚錨するときは、他船の錨鎖に絡むおそれがあることに注意すること。</li> <li>・港内で揚錨するときは、アップダウンアンカー後に前進することが望ましい。</li> <li>・港内で係留中は、不測の事態に備えて在船者を置くこと。</li> </ul>								