

船舶事故調査報告書

平成25年11月21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25年5月3日（金、祝日） 04時15分ごろ
発生場所	福山港の岡山県笠岡市鋼管町のタグボートバース付近 笠岡市所在のJFEスチール福山港導灯（前灯）から真方位112°530m付近 （概位 北緯34°28.6′ 東経133°27.2′）
事故調査の経過	平成25年5月21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 作業船 ^{こっかく} 鋼福丸、207トン 131008、JFE物流株式会社 36.57m×9.20m×4.18m、鋼 ディーゼル機関2基、2,647kW（合計）、平成1年8月 B プレジャーボート たつ丸、5トン未満 273-1796広島、個人所有 3.27m（Lr）×1.25m×0.50m、FRP ガソリン機関、3.7kW、昭和48年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 47歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年3月31日 免状交付年月日 平成24年6月5日 免状有効期間満了日 平成30年3月30日 B 船長B 男性 76歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和49年11月8日 免許証交付日 平成20年6月4日 （平成26年5月16日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾部に擦過傷 B 左舷中央部から同船尾部にかけて擦過傷、船外機に濡損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直に当たり、「笠岡市鋼管町のタグボートバース」（以下「本件バース」とい

	<p>う。)に船首を東方に向けて左舷着けで係留していたところ、東方には船舶がないものと思い、西方から南方にかけて注意を向け、南方に向けて後進及び左回頭しながら、離岸作業を開始した。</p> <p>船長Aは、船首が南西方に向いたので、機関を前進にかけたところ、操舵室に駆け込んで来た甲板員からB船と衝突したことを知らされ、出航を中止して係留場所に戻った。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、本件バース付近において、船長Bが、釣りを終えて周囲を見たところ、西方約100mに南方に向けて左回頭しながら、離岸していたA船を認めたが、A船が南方に向けて離岸していたので、A船の北側をゆっくりと航行すれば、危険はないものと思い、帰途についた。</p> <p>船長Bは、A船の動静を見ながら、約1.5ノットの対地速力で手動操舵によって西南西進中、A船が急に停止したので、何もすることができず、平成25年5月3日04時15分ごろ、JFEスチール福山港導灯(前灯)から真方位112°530m付近において、A船の右舷船尾部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、B船が左舷側から転覆した際、海に投げ出されたが、B船につかまっていたところ、A船のプロペラ水流によってB船が岸壁まで流されたので、岸壁に設置されたはしごを登って岸壁に上がり、また、B船は、A船の僚船乗組員によって引き揚げられた。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.1m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯の灯火を表示していた。</p> <p>船長Bは、釣り場から定係地までの間には工場が多数あり、本事故発生場所付近は、工場群の照明により、明るかったので、白色全周灯及び両色灯の灯火を表示していなかった。</p> <p>船長Bは、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、福山港の本件バース付近で離岸作業中、船長Aが、東方には船舶はいないものと思い、西方から南方にかけて注意を向け、見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件バース付近で西南西進中、船長Bが、南方に向けて離岸していたA船を認めた際、A船が南方に向けて離岸していたので、A船の北側を航行すれば、危険はないものと思い、西南西進を続けたことから、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、夜間、福山港の本件バース付近において、A船が離岸作</p>

	<p>業中、B船が西南西進中、船長Aが見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船の北側を航行すれば、危険はないものと思い、西南西進を続けたため、両船が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"> ・ 離着岸作業を行う際は、船首及び船尾に乗組員を配置させ、連絡が取れるようにすること。 ・ 離着岸作業を行っている船舶を認めた際は、減速するか、又は停止して動静を確認すること。 ・ 夜間は、法定の灯火を表示して航行すること。