

船舶事故調査報告書

平成25年1月17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（係船ブイ）
発生日時	平成24年9月11日 21時33分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港 呉市所在の <small>こうるめしま</small> 小麗女島灯台から真方位097°3,200m付近 （概位 北緯34°14.2′ 東経132°33.2′）
事故調査の経過	平成24年9月12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	搭載艇 いせ01、8.5トン（排水量） なし、防衛省 11.00m×3.20m×1.50m、FRP ディーゼル機関、154kW、平成21年9月製造
乗組員等に関する情報	艇長 男性 26歳 操縦小型級（防衛省基準） 取得年月日 平成22年6月1日
死傷者等	軽傷 2人（上陸員）
損傷	本船 船首部に長さ約58cm、最大幅約17cmのペイント剝離及び擦過傷 係船ブイ 高さ約60cm×幅約40cm×深さ約5cmの凹損
事故の経過	本船は、艇長、機関長及び甲板員の3人が乗り組み、上陸員6人を乗せ、艇長が左舷中央に配置された操縦スタンドの後方に立ち、船首に甲板員、船尾に機関長を配置して見張りに就け、平成24年9月11日21時30分ごろ、海上自衛隊呉基地Eバースに係留中の護衛艦いせ（以下「本艦」という。）を離れ、海上自衛隊呉警備隊B-2棧橋（以下「B-2棧橋」という。）に向けて機関回転数を全速力前進の3/4程度として約12ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で航行を開始した。 本船は、前部及び後部に船倉が配置されており、各船倉には、その内周に沿ってU字型に腰掛が設けられ、前部船倉には艦長用の椅子が別に準備されていた。また、上陸員を輸送の際は、海水の飛沫防止のため、両船倉の上方にそれぞれスタンを組んで灰色のオーニングで覆っていた。

	<p>上陸員は、本事故時、前部船倉に5人、後部船倉に1人が座っていた。</p> <p>艇長は、株式会社アイ・エイチ・アイ マリンユナイテッド呉工場第二棧橋（以下「第二棧橋」という。）の南側に北西方を向いて係留された建造中の船舶（長さ319m、幅45m）の船首沖に設置された白色点滅灯を右舷側4～5mに見て右転し、針路を春日沖防波堤東端の標識灯に定め、機関を半速力の約7knに減速して東進中、21時33分ごろ春日沖防波堤南西沖約190mの係船ブイ（以下「本件ブイ」という。）に衝突した。</p> <p>甲板員は、本艦を離れて間もなく前部船倉に入ってラッタル（階段）を移動する作業に従事し、再び船首配置に就いて10～15秒後、衝突の衝撃で海に転落した。</p> <p>艇長は、船首から甲板員が海に転落するのを認め、急いで甲板員を救助し、前部船倉の船首側に座っていた上陸員2人が負傷したことを知って本艦に引き返した。</p> <p>負傷した上陸員2人は、自衛隊呉病院へ搬送され、それぞれ「頭部挫傷につき、全治3週間程度と思慮する。ただし、経過によってはその限りではない」と診断され、6日後（9月18日）、「受傷後の経過は良好で、合併症、後遺症等も認められない。上記創傷についても軽快し、通院不要である」と診断された。</p> <p>本事故については、21時33分ごろ上陸員の1人が本艦に事故発生を連絡し、23時18分本艦から海上保安部に通報された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>月出時刻：00時44分（呉市）</p> <p>月没時刻：14時59分（呉市）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>艇長は、艇長になって1年半であり、呉港内での上陸員輸送に伴う運航を昼夜併せて年間に50回前後行っており、呉港内での運航に関して豊富な経験を有していた。</p> <p>艇長は、夜間、呉港でB-2棧橋に向けて搭載艇を運航する際、第二棧橋に建造中の船が係留されている場合、同船の船首沖に設置された白色点滅灯を右舷側4～5mに見て通過したのち、針路を春日沖防波堤東端の標識灯に定めており、通常、本件ブイを右舷側4～5mに見て通過していた。</p> <p>艇長は、港内の工作物の突端や停泊船付近では右小回り（障害物を右舷側に見るときには近付いて航行すること）を心掛けていた。</p> <p>本事故時には、第二棧橋北側に船は係留されていなかった。</p> <p>本艦は、搭載艇運航における留意事項を定め、入港予定の港ごとに搭載艇を使用した上陸員輸送のためのミニチャートを作成し、搭載艇等の事故情報を他の艦船等と共有するなどして搭載艇の安全運航に努</p>

	<p>めており、搭載艇の運航に携わる乗組員約50人については、年2回程度安全指導を行っていた。</p> <p>本船は、マグネットコンパスを備えていたが、レーダー及びGPSはなかった。</p> <p>本件ブイは、灯火がなく、また、本件ブイを東方に見る場合、背景に明るい照明光がなく、月明かりもなかったため、見えにくい状況であった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、呉港内の第二棧橋沖を航行中、艇長が、第二棧橋の南側に北西方を向いて係留された建造中の船の船首沖を右転して春日沖防波堤東端の標識灯に針路を定めたものの、目視で針路を定めた状態で航行したことから、無灯火の本件ブイに接近することとなり、本件ブイに衝突したものと考えられる。</p> <p>艇長及び甲板員は、本件ブイの背景に明るい照明光がなく、月明かりもなかったため、本件ブイに接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、呉港内の第二棧橋沖を航行中、艇長が、第二棧橋の南側に係留された建造中の船の船首沖を右転して春日沖防波堤東端の標識灯に針路を定めたものの、目視で針路を定めた状態で航行したため、無灯火の本件ブイに接近することとなり、本件ブイに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>本艦は、本事故の翌日、本事故の情報を安全第1報として他の艦船等に通報し、搭載艇等の運航について注意を促した。</p> <p>本艦は、呉港で夜間航行するための向首目標の選定を行ってミニチャートの改正を行い、改正したミニチャートに従って9月13日～18日に夜間航行訓練を実施するとともに、9月16日に作業艇運航安全教育を実施し、本事故の教訓等について周知徹底を図った。</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"> ・係船ブイや灯浮標等の障害物が多数点在する港内において、搭載艇等を使用した上陸員輸送等を行う場合、障害物から十分に距離を離す安全な運航経路を設定し、容易に確認できる向首目標や避険線を定め、マグネットコンパスで針路等を確認するとともに、これらを活用して運航を行うこと。