

# 船舶事故調査報告書

平成25年4月25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	乗揚
発生日時	平成24年10月30日 15時25分ごろ
発生場所	富山県伏木富山港富山区 富山県富山市所在の富山東防波堤灯台から真方位262°10m付近 (概位 北緯36°45.9′ 東経137°13.7′)
事故調査の経過	平成24年12月19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 ロールオン・ロールオフ貨物船 <sup>エルジュガ</sup> ELDUGA（カンボジア王国籍）、5,927トン 753393（IMO番号）、INDERTON LIMITED S.A. 84.59m(Lr)×18.00m×13.70m、鋼 ディーゼル機関、2,386kW、1976年建造 B 引船 らいちょう、165.00トン 127631、富山県 32.65m×8.60m×3.58m、鋼 ディーゼル機関2基、1,912kW（合計）、昭和59年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 35歳 船長免状 B 船長B 男性 59歳 二級海技士(航海) 免許年月日 平成3年5月24日 免状交付年月日 平成23年3月25日 免状有効期間満了日 平成28年5月23日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 左舷船尾船底部に凹損、両舷プロペラ翼に曲損等
事故の経過	A船は、船長Aほか14人（全員がロシア連邦国籍）が乗り組み、ロシア連邦ウラジオストック港を出港して伏木富山港に向かい、平成24年10月30日15時15分ごろ、伏木富山港富山航路の北口付

	<p>近において、着岸操船補助のために要請したB船と会合し、B船と共に同航路を南進して富山区第10号岸壁に向かった。</p> <p>A船は、富山区への入口となっている東防波堤及び西防波堤の間までの距離が約700mとなった頃、A船の左舷船尾部にタグラインを取るよう指示し、富山航路の西側部分から徐々に左転して東防波堤の南東側に隣接する第10号岸壁に向け、約3～4ノット(kn)の速力で同航路を南南東進した。</p> <p>A船は、富山航路の南口に差し掛かったとき、風速約12～15m/sの西南西風を右舷正横付近から受けて船尾部が左方に圧流され、左舷船尾部が東防波堤の北西端付近に接近したものの、東防波堤を通過することができた。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、A船の着岸操船を補助するため、船長Bが、一等航海士を手動操舵に就けて操船を指揮するとともに、A船と交信するためにVHF無線電話に就き、富山航路の北口付近でA船と会合したのち、A船の左舷後方を約3～4knの速力で伴走しながら同航路を南進し、富山東防波堤灯台から340°(真方位、以下同じ。)700m付近において、A船からの指示により、A船の左舷船尾部にタグラインを取ってA船に接舷した状態で並走した。</p> <p>B船は、A船と共に徐々に左転しながら第10号岸壁に向けて富山航路を南南東進し、船長Bが同航路南口付近で一等航海士と交替して手動操舵に就いて間もなく、東防波堤の北西端付近に差し掛かったとき、A船が右舷側から強風を受けてA船の船尾部が左方に圧流されたため、B船が東防波堤の北西端付近に設置された消波ブロックに接近し、15時25分ごろ、富山東防波堤灯台から262°10m付近において、B船の左舷船尾船底部が消波ブロックに乗り揚げ、同ブロックを通過した。</p> <p>B船は、浸水がなく、航行に支障がなかったので、A船の着岸操船を補助したのち、伏木富山港新湊区の定係地に帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西南西、風速 約12～15m/s、視界 良好 海象：うねり なし、潮汐 満潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>富山航路は、長さ約2,200m及び幅約300mの南北方向に設定された航路であり、同航路の南口が東防波堤及び西防波堤との間に接続しており、両防波堤間の幅が約180mとなっていた。</p> <p>第10号岸壁は、東防波堤の南東部に隣接しており、長さが約230m及び岸壁の方位が約194°であった。</p> <p>A船は、中古車の積込みのために富山区に入港することがあり、引船を要請せずに第10号岸壁に着岸していたが、本事故当日は、風が強く、空船であったので、急きょ代理店経由でB船を要請した。</p> <p>A船は、バウスラスターを装備しており、第10号岸壁の前面水域で左回頭して出船右舷着けで着岸した。</p>

	<p>A船には、水先人が乗船していなかった。</p> <p>B船は、360° 旋回式推進装置を装備しており、喫水は、船首約2.2m及び船尾約3.4mであった。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>A船は、富山航路南口付近において、A船からタグラインを取ったB船をA船の左舷船尾部に接舷させて南南東進中、風速約12～15m/sの西南西風を右舷正横付近から受けたことから、船尾部が左方に圧流されて東防波堤北西端付近に接近したものの、同防波堤を通過することができたものと考えられる。</p> <p>B船は、富山航路南口付近において、A船にタグラインを取ってA船の左舷船尾部に接舷した状態で南南東進中、A船が風速約12～15m/sの西南西風を右舷正横付近から受けて船尾部が左方に圧流されたことから、東防波堤北西端付近に接近し、B船の左舷船尾船底部が東防波堤北西端付近の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、富山航路南口付近において、A船が南南東進中、B船がA船にタグラインを取ってA船の左舷船尾部に接舷した状態で南南東進中、A船が風速約12～15m/sの西南西風を右舷正横付近から受けて船尾部が左方に圧流されたため、東防波堤北西端付近に接近し、B船の左舷船尾船底部が東防波堤北西端付近の消波ブロックに乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<p>B船の所有者は、本事故発生後、同種事故の再発防止策として、次の対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 受風面積が大きい船舶の場合には、引船業務を受け入れる際の条件として、水先人が乗船していることとした。</li> </ul> <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>・ 受風面積の大きい船舶の入港操船を行う場合には、風の影響を十分に考慮した操船を行うとともに、引船に防波堤の入口付近で操船を補助させること。</li> <li>・ 風が強い場合には、入港を見合わせる事が望ましい。</li> </ul>