

船舶事故調査報告書

平成25年5月30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（岸壁）
発生日時	平成24年1月16日 07時40分ごろ
発生場所	広島県江田島市所在の専用岸壁 江田島市所在の小用港秋月東防波堤灯台から真方位187° 1.6海里付近 （概位 北緯34° 12.2′ 東経132° 29.4′）
事故調査の経過	平成24年1月16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	貨物船 ^{アウトセーリング} OUTSAILING 8（マーシャル諸島共和国籍）、2,926トン 9546306（IMO番号）、JOIN LUCKY LTD.（中華人民共和国籍） 84.25m×14.50m×9.30m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、2009年（建造年）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 42歳 締約国資格受有者承認証 船長（マーシャル諸島共和国発給） 交付年月日 2010年8月12日 （2015年5月27日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板に凹損及び右舷錨を折損 岸壁 岸壁前面のコンクリートを圧壊及び岸壁上面のコンクリート製床板に亀裂
事故の経過	本船は、船長ほか14人が乗り組み、リン鉱石約3,530tを積載し、船首約5.90m、船尾約6.30mの喫水により、揚げ荷のため、平成24年1月16日07時25分ごろ専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）東方沖の仮泊地を抜錨し、船長が操船指揮に当たり、三等航海士を操舵に、機関長を主機の操作に、二等航海士（以下「航海士A」という。）ほか2人を船首配置にそれぞれ就け、本件岸壁に向けて西進した。 船長は、右舷着けすることとし、本件岸壁の沖約100mの地点において、本件岸壁に対して約65°の角度及び約3.2ノット（kn）の前進惰力で航行中、左舷錨を投下して錨鎖2節を伸出しながら半速

	<p>力後進として本件岸壁に接近し、本件岸壁まで約25mとなった頃、航海士Aから速力が速いとの報告を受け、直ちに全速力後進としたものの、07時40分ごろ本船の右舷船首部が約2.6knの速力で本件岸壁前面に衝突した。</p> <p>船長は、投錨時の速力を約2knと思っていた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約8m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時</p>
その他の事項	<p>船長は、船長職をとるのは本船が初めてであり、また、本件岸壁に着岸するのも初めてであった。</p> <p>船長は、左舷錨を投下して錨鎖を2節伸出したので、左回頭して行きあしを停止できると思っていた。</p> <p>海図W1109によれば、本件岸壁付近の水深は、本件岸壁沖約50m付近が約20mであり、本事故発生場所付近の水深は約18mである。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、本件岸壁に右舷着けの着岸作業中、左舷錨を投下する際の速力が約3.2knであったが、船長が、約2knと思っていたことから、錨鎖を2節伸出し、主機を半速力後進として本件岸壁に接近していたところ、船首配置からの速力が速いとの報告によって全速力後進としたものの、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件岸壁に右舷着けの着岸作業中、左舷錨を投下する際の速力が約3.2knであったが、船長が、約2knと思っていたため、錨鎖を2節伸出し、主機を半速力後進として本件岸壁に接近していたところ、船首配置からの速力が速いとの報告によって全速力後進としたものの、本件岸壁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>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"> ・岸壁付近の水深を確認すること。 ・岸壁までの距離及び着岸速力をGPSプロッターで把握すること。 ・岸壁の手前で一旦行きあしを停止すること。