

	<p>ろ、17時15分ごろA船の右舷船尾部とB船の左舷船尾部とが接触した。</p> <p>A船は、タイヤフェンダを両舷に各5個吊り下げていたが、‘右舷船尾に吊り下げるタイヤフェンダ1個’（以下「本件フェンダ」という。）がブルワーク上にあり、外板を保護できない状態になっており、船長Aは、B船を押す際、そのことに気付いたが、どうすることもできなかった。</p> <p>A船は、その後も右舷船尾部がB船の左舷船尾部と接触を繰り返し、17時30分ごろA船引船列が1号岸壁に着岸したのち、船長Aが船体を確認したところ、A船の右舷船尾部近くの海面に直径70～80cm程の薄い油膜を認めた。</p> <p>船長Aは、右舷船尾部のブルワーク上の本件フェンダを舷側に降ろし、ハッチカバー約160tを積み込んだB船を再び西側岸壁へシフトしたのち、独航で広島県福山市千年港へ帰港して係留したところ、右舷船尾部近くの海面に直径約1mの油膜を認めたので吸着マットをまき、翌14日朝社長に報告して業者を呼び、オイルフェンスを張り、残った燃料油約4klを抜き取った。</p> <p>A船は、15日造船所に上架され、船体側面の防舷材（鋼製、中空）の取付部外板に直径約1cmの穴が数箇所発見され、防舷材内部に漏れ出た燃料油が確認された。</p> <p>漏油による環境への被害は生じなかった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 西、風力 微風、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、B船を1号岸壁に着岸させるため、A船の右舷船尾部をB船の左舷船尾部に何度も押し付ける必要があった。</p> <p>船長Aは、A船が独航中、右舷船尾部の本件フェンダを吊り下げておくと引き波が本件フェンダに当たり、本件フェンダのすぐ船首側にある水抜き口から甲板上へ海水が逆流するので、本件フェンダをブルワーク上に上げており、台船のえい航開始前に下ろしていたが、本事故時、本件フェンダを下ろすことを失念していた。</p> <p>A船の船舶所有者は、年に1度A船を上架して点検等を行っていたが、燃料タンクと接する船体側面の防舷材取付部外板に穴が開いていることに気付かなかった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>A船引船列は、因島鉄工業団地の1号岸壁に着岸する際、船長Aが、進路を1号岸壁に向けようとし、17時15分ごろ、因島鉄工業団地西方沖において、A船の右舷船尾部をB船の左舷船尾部に押し付</p>

	<p>け、その後、17時30分ごろA船引船列が1号岸壁に着岸するまで、A船の右舷船尾部をB船の左舷船尾部に押し付けたが、この間において、A船の右舷船尾に吊り下げる本件フェンダがブルワーク上にあったことから、A船の舷側を保護できない状態となっており、A船の右舷船尾部とB船の左舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>本件フェンダは、B船のえい航開始前、船長Aがブルワーク上から下ろすのを失念したことから、ブルワーク上にあったものと考えられる。</p> <p>A船は、燃料タンクと接する船体側面の防舷材取付部外板に穴が生じ、防舷材内側に燃料油が漏れ出て溜まっており、衝突で生じた防舷材の亀裂から、燃料油が海上に流出したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船引船列が、因島鉄工業団地の1号岸壁に着岸する際、船長Aが、進路を1号岸壁に向けようとし、因島鉄工業団地西方沖でA船の右舷船尾部をB船の左舷船尾部に押し付け、その後、A船引船列を1号岸壁に着岸させるまで、A船の右舷船尾部をB船の左舷船尾部に押し付けたが、A船の右舷船尾に吊り下げる本件フェンダがブルワーク上にあったため、A船の舷側を保護できない状態となっており、A船の右舷船尾部とB船の左舷船尾部とが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"> ・台船等の移動作業に従事する際、防舷材を適切な位置に準備しておくこと。