

船舶事故等調査報告書

平成25年6月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012仙第48号
事故等種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	平成24年10月12日 00時40分ごろ
発生場所	福島県いわき市中之作港 中之作港東防波堤灯台から真方位338° 140m付近 （概位 北緯36° 57.4′ 東経140° 57.3′）
事故等調査の経過	平成24年10月15日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）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	A 引船 第一復興丸、19トン 260-36780福島、株式会社竹中土木 B 台船 かけはし1号、総トン数不詳 なし、株式会社竹中土木
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	A 船尾管軸受ボルト折損、えい航索が切断 B 船底及び左舷外板に破口、亀裂及び凹損
事故等の経過	A船は、船長Aほか1人が乗り組み、作業員6人を乗せたB船を引いて引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、中之作港の岸壁から離れてえい航を開始した。 A船のえい航索は、A船のメインドラムから巻き出された直径約70mm、長さ約15mの繊維ロープの先端に直径約65mm、長さ約20mのブライドルロープ2本を連結してB船の両舷船首ボラードにつないでいた。 A船は、中之作港の東方を約1.3～1.8ノットの対地速力で東進中、波高約2～3mの波を受け、左舷側のブライドルロープが切断し、切断されたブライドルロープの一部を左舷推進器に巻き込み、B船が、右舷側のブライドルロープを放し、A船が、放されたえい航索を巻き揚げた。 B船は、西方へ圧流されたのち、A船引船列の後方を伴走していた船舶が別のえい航索を船首のボラードに取り直してえい航したが、別のえい航索も切断したため、再び圧流され、平成24年10月12日00時40分ごろ中之作港沖東防波堤（以下「沖東防波堤」という。）の東側に敷設された消波ブロックに衝突した。 船舶所有者（以下「A社」という。）は、船長Aから連絡を受け、海上保安庁に救助を要請した。

	<p>B船は、沖東防波堤の東側の消波ブロックに沿って北方へ漂流した後、同消波ブロックの間から中之作港の中央に移動し、他の船舶にえい航されて着岸した。</p> <p>A船は、右舷機を使用して自力で着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約2.9m/s、視界 良好</p> <p>海象：波向 北東、波高 約2～3m、潮汐 高潮時</p> <p>いわき市には、10月10日17時08分に波浪注意報が発表され、本事故当時、継続中であった。</p>
その他の事項	<p>沖東防波堤から中之作港北方の陸岸までの間には、消波ブロックが設置されていたが、平成23年東北太平洋沖地震の影響で一部が流出した。</p> <p>B船は、長さ約60m、幅約20mであり、鉄筋資材約225.5tを積んでいた。</p> <p>別のえい航索は、直径約50mm、長さ約30mの繊維ロープであった。</p> <p>ブライドルロープは、平成24年8月ごろ新替えされ、本事故までに1～2回の航海に使用されていたが、切断前に損傷していたかどうかは不明であった。</p> <p>A社は、インターネット等から気象情報を入手し、特に、注意報等の発表に留意しており、えい航経路上で次の基準に達する場合、出港を中止し、基準以下であっても状況に応じて中止することを海上輸送計画書に定めていた。</p> <p>風速 12m/s以上、波高 2.4m以上、視程 1,000m以下</p>
<b>分析</b> 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>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A船引船列は、波高約2～3mの波浪を受けて中之作港の東方を東進中、左舷側のブライドルロープが切断したことから、別の船がB船のえい航を試みたが、えい航できず、B船が西方へ圧流されて沖東防波堤の東側に敷設された消波ブロックに衝突したものと考えられる。</p> <p>左舷側のブライドルロープは、波浪を受けてえい航中に緊張するなどして切断した可能性があると考えられるが、同ロープの状態について十分な情報が得られなかったため、切断に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船引船列が、波高約2～3mの波浪を受けて中之作港の東方を東進中、左舷側のブライドルロープが切断したため、B船が西方へ圧流されて沖東防波堤の東側に敷設された消波ブロックに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>A社は、本事故後、次の改善処置を採った。</p>

- ・ 出港判断基準を出港前点検表で確認すること。
- ・ 気象情報は、経路予想地点も加えること。
- ・ 出航前に引船のみで海象調査を実施すること。

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。

- ・ 最新の気象情報を入手し、気象警報及び注意報の発表状況を把握しておくこと。