

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第33号
事故等種類	衝突
発生日時	平成24年12月30日（日） 00時20分ごろ
発生場所	広島県広島港元宇品東岸 広島市所在の広島港元宇品東防波堤北灯台から真方位220° 210m付近 （概位 北緯34° 20.7′ 東経132° 27.9′）
事故等調査の経過	平成25年3月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 第三十五明神丸、178トン 129502、リーマリン株式会社 B はしけ 福栄丸、全長40m なし、個人所有 C プレジャーボート STOCK、11トン 290-35594広島、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） B 作業員B、免状なし C 船長C、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 なし B なし C 船体右舷前部に破口を伴う亀裂、左舷外板に亀裂等
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、アルミニウム粉末約1,200tを積載して満載状態となったB船をえい航し、広島港の元宇品東防波堤北端を微速力で左転したのち、B船を着岸させるため、えい航索を放して停船し、惰力で前進するB船が投錨するのを待っていた。 B船は、作業員Bが1人で乗船し、えい航索が放されて惰力で南西進を行い、作業員Bが、船首ウインドラスのそばに立って周囲を見ながら、投錨の準備を行っていた。 作業員Bは、前方の棧橋の約20m手前で停船するつもりで右舷側に投錨したが、平成24年12月30日00時20分ごろ、錨鎖を伸出しながら、惰力で前進したB船の船首が、係留していたC船の右舷側前部に衝突した。 C船は、船長Cが1人で乗り組み、棧橋に係留中、船長Cが、エンジン音が聞こえたので、船内から出て見たところ、B船がC船の方に

	向かって来ることを認めて危険を感じ、B船の船首にいた作業員Bに声を掛けたが、B船とC船が衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約226cm
その他の事項	<p>作業員Bは、本事故発生場所付近への着岸経験が豊富であり、本事故当時、着岸作業の指揮を執っていた。</p> <p>A船とB船との間の連絡は、距離が近かったため、肉声及び身振りで行っていた。</p> <p>A船は、B船が行きあしを止めた後、B船の係留索を取って岸壁へ係止する予定であった。</p> <p>船長Aは、B船の投錨を待っているとき、作業員Bが投錨するのがいつもより遅いと感じていた。</p> <p>B船は、舵及び機関は備え付けられておらず、錨は1つ（重量約1t）であり、左右のどちらにも投錨が可能であった。</p> <p>C船は、船室内の灯りがついていました。</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>A なし、B あり、C なし</p> <p>A なし、B あり、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>B船は、広島港元宇品東岸へ着岸作業中、投錨が遅れたことから、惰力で前進し、B船の船首が係留中のC船の右舷前部に衝突したものと考えられる。</p> <p>作業員Bは、投錨して減速する際、B船が満載状態で行きあしが止まりにくくなっていることへの配慮が適切でなかったことから、投錨が遅れた可能性があると考えられる。</p>
原因	本事故は、夜間、B船が、広島港元宇品東岸へ着岸作業中、投錨が遅れたため、惰力で前進し、係留中のC船と衝突したことにより発生したものと考えられる。
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"> ・ 満載状態で操船するときには、余裕を持った操船を行うこと。 ・ 非自航船は、引船を支援船として活用すること。