

船舶事故等調査報告書

平成26年4月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013広第213号
事故等種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成25年10月4日 11時00分ごろ
発生場所	愛媛県松山市北条港 北条港灯台から真方位023° 180m付近 （概位 北緯33° 58.6′ 東経132° 46.3′）
事故等調査の経過	平成25年12月9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 押船 第五十八住若丸 ^{すみわか} 、414トン 135977、株式会社住若 B バージ ^{とうかく} 東鶴、不詳 なし、株式会社住若
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 左舷船首外板に凹損 岸壁 擦過傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、土砂を積んだB船を船尾から押して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、約5.5mの喫水により、船長Aが手動操舵で操船に当たり、船首に2人、船尾に2人及びクレーンに1人を配置し、着岸のため、北条港の岸壁に向けて約45°～50°の角度で約3ノット（kn）の対地速力により、南東進した。 船長Aは、船首が、潮流により、安定しないと感じていた頃、船首配置の乗組員から行きあしが速いという連絡があり、右錨を投下して後進一杯とし、バウスラスターを右一杯としたが、平成25年10月4日11時00分ごろB船の左舷船首部が岸壁に衝突した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：波 なし、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南流約1kn
その他の事項	船長Aは、操舵輪の右に設置された機関操縦盤の前で機関操作を行い、リモコンの操舵装置を使って操船に当たっていた。 船長Aの操船位置からは、レーダー画面に表示されるGPSによる対地速力を確認できなかった。 船長Aは、北条港の岸壁に約5回の着岸経験があり、北条港の岸壁付近の潮流が不規則であることを知っていた。

	<p>船長Aは、10月2日神奈川県横須賀市久里浜港を出港し、鳴門海峡を航行して本事故当日08時ごろ北条港沖に錨泊を行い、約1時間の仮眠をとっていた。</p> <p>船長Aは、先に着岸していた船の荷役が長引いていたので、できる限り早く岸壁に着けたいと思っていた。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B なし A あり、B なし A あり、B あり</p> <p>A船押船列は、北条港で着岸作業中、船長Aが船首が安定しないことに意識を向け、減速する時機が適切でなかったことから、B船が北条港の岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、操船位置からレーダー画面を確認できていれば、速力を確認して適切に減速し、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が、北条港で着岸作業中、船長Aが船首が安定しないことに意識を向け、減速する時機が適切でなかったため、B船が北条港の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>
<p>参考</p>	<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"> ・単独で操船に当たる場合、速力及び船位を確認できるレーダー画面は、操船位置から見えるように設置することが望ましい。