

船舶事故等調査報告書

平成26年5月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第18号
事故等種類	衝突（陸上クレーン）
発生日時	平成25年12月7日 15時50分ごろ
発生場所	広島県尾道糸崎港 広島県尾道市所在の尾道灯台から真方位049° 310m付近 （概位 北緯34° 24.2′ 東経133° 11.9′）
事故等調査の経過	平成26年1月29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	貨物船 <small>おうりゅう</small> 王隆丸、237トン
船舶番号、船舶所有者等	136560、オーシャントランス株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 後部マストに曲損 陸上クレーン 擦過傷
事故等の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、鋼板約700tを積載し、船首約2.7m、船尾約3.7mの喫水により、尾道糸崎港で離岸作業中、船長が、後部マストの高さが陸上クレーン下端の高さと同じくらいであることを知っていたが、後部マスト及び陸上クレーンの高さの確認をしておらず、右舵を取って前進したところ、平成25年12月7日15時50分ごろ、後部マストが、陸上クレーンに衝突した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約2.9m
その他の事項	陸上クレーンは、張出水切クレーンと呼称される長さ約70m、幅約35mの岸壁から海上に突き出た形状のものであった。 陸上クレーン下端の高さは、本事故当時、海面から約18mであった。
分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象の関与	あり
判明した事項の解析	本船は、尾道糸崎港で離岸作業中、船長が、後部マストの高さが陸上クレーン下端の高さと同じくらいであることを知っていたが、後部マスト及び陸上クレーンの高さを確認しておらず、右舵を取って前進したことから、後部マストが陸上クレーンに衝突したものと考えられる。

原因	本事故は、本船が、尾道糸崎港で離岸作業中、船長が、後部マスト及び陸上クレーンの高さを確認しておらず、右舵を取って前進したため、後部マストが陸上クレーンに衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	<p>船長は、本事故後、離岸作業を行う際、後進し、陸上クレーンから十分に離れた後、右舵を取って前進するようにした。</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">・ 離着岸時、マストが陸上施設に接触する虞がある場合には、喫水及び潮汐を考慮して作業を行うこと。