

船舶事故等調査報告書

平成26年6月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014広第11号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年12月18日 08時15分ごろ
発生場所	境港 鳥取県境港市所在の境港防波堤灯台から真方位297° 200m付近 (概位 北緯35° 33.2′ 東経133° 16.2′)
事故等調査の経過	平成26年1月15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 セメント運搬船 大翔丸、3,215トン 128708、大窯汽船株式会社 B 引船 因幡、146トン 125308、三洋海事株式会社、山陰臨海サービス株式会社、株式会社日本海ポートサービス
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級海技士（航海） B 船長B、四級海技士（航海） 一等航海士B、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷側上甲板ハンドレールに曲損 B 左舷船首部のタイヤ防舷材に塗料痕
事故等の経過	A船は、船長Aほか11人が乗り組み、セメント約5,200tを積載し、船首約6.40m、船尾約7.25mの喫水により、境港外港1号岸壁（以下「本件岸壁」という。）へ向かった。 A船は、境港防波堤灯台付近において、B船のえい航索を右舷船首に取り、約2ノット（kn）の対地速力で西進中、本件岸壁前で左回頭し、本件岸壁に直角として右舷錨を投下した後、平成25年12月18日08時15分ごろ、B船を船首の引き方及び押し方に使うとともに、機関と舵を使って本件岸壁と平行にして着岸した。 船長Aは、着岸後、B船の左舷船首部のタイヤ防舷材とA船の右舷側上甲板ハンドレールが衝突したことを知った。 B船は、船長Bほか3人が乗り組み、A船の着岸支援のため、船長Bが、操船に当たり、一等航海士Bを右横でえい航索の操作及びA船とのVHF無線電話による連絡に当たらせ、A船の右舷船首にえい航索を取って本件岸壁に向けて西進中、一等航海士BがA船から左回頭して錨を使用するという指示を受けているとき、船長Bが、えい航索

	<p>が緩んだことを認めたので、縮めるように指示を出したところ、B船がA船の船尾方に移動し、B船の左舷船首部のタイヤ防舷材とA船の右舷側上甲板ハンドレールとが衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮期、潮流 東流約1kn</p>
その他の事項	<p>船長Aは、境港へは4回目の入港であり、離着岸の際に潮流の影響を受けることを承知していたので、本件岸壁の前面で船体を直角にして錨を投下する着岸操船を行うこととしていた。</p> <p>船長Aは、B船との連絡はB船のトランシーバーで行い、押し方、引き方の方向を12方位で、速度を8段階でそれぞれ指示していた。また、錨の使用についてはB船に事前に説明し、接近しないように注意をしていた。</p> <p>船長Bは、ふだん、一等航海士Bに指示を復唱させていた。</p> <p>一等航海士Bは、本事故当時、船長Bの指示を確認しようとしたが、えい航索を縮めたのか、延ばしたのかは覚えていなかった。</p> <p>一等航海士Bは、B船に乗り組んで約1.5か月であり、作業の流れなどに慣れていなかった。</p> <p>本州北西岸水路誌によれば、境港の潮流は、高潮の約2時間後から低潮の約2時間後まで東方に流れる。また、境水道大橋の東方約400mの所では、低潮時の約1時間前に東流最強となる。</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 A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、境港において、本件岸壁に左舷着けの着岸作業中、右舷船首に取ったB船のえい航索が緩んだことから、B船がA船の船尾方に移動し、B船の左舷船首部のタイヤ防舷材とA船の右舷側上甲板ハンドレールが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船のえい航索が緩んだ原因については、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、境港において、本件岸壁に左舷着けの着岸作業中、右舷船首に取ったB船のえい航索が緩んだため、B船がA船の船尾方に移動し、B船の左舷船首部のタイヤ防舷材とA船の右舷側上甲板ハンドレール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"> ・船長の指示を受ける作業者は、指示を復唱して確実に操作を行うこと。