

船舶事故調査報告書

平成27年4月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄 司 邦 昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（橋脚）
発生日時	平成26年10月21日 09時50分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港（興産大橋P5橋脚） 宇部港西防波堤灯台から真方位285° 1,600m付近 （概位 北緯33° 56.49′ 東経131° 12.87′）
事故調査の経過	平成26年10月29日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 盛輝丸、498トン 140389、井下海運株式会社 76.12m×12.30m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成18年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年2月10日 免状交付年月日 平成25年6月25日 免状有効期間満了日 平成31年2月9日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷船尾部外板及び甲板に凹損、同部ハンドレールに曲損、同部フェアリーダー1台が破損 橋脚 側面コンクリートが欠損
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、宇部港内にある沖の山石炭第1出荷棧橋に出船左舷着けで着棧して石炭約1,500tの積荷役を終え、船長が操舵につき、船首尾に乗組員各2人をそれぞれ配置し、平成26年10月21日09時45分ごろ離棧作業を開始した。 船長は、右舷側の錨を揚げた後、興産大橋に向けて西進を始め、次の着棧船と右舷を対して船間距離約30mで通過した頃、興産大橋の橋脚間に向首していたので、いつもどおりP5橋脚とその東側のP6橋脚間の通航予定水路に向かっているものと思った。 船長は、約7ノットの対地速力で西南西進しながら興産大橋に接近中、通航予定水路への進入角度がいつもと異なることに違和感を持

	<p>ち、更に接近したところでP5橋脚とその西側のP4橋脚との間の水路（以下「本件水路」という。）に向かっていることに気付いた。</p> <p>船長は、本船の船首がP5橋脚に近かったため、その場で主機を後進にかければ、船体がP5橋脚に接触すると思い、いったんP5橋脚を通過して反転することとした。</p> <p>船長は、主機のクラッチを中立として前進惰力により、本船の船尾がP5橋脚を約10m離して通過したところで、右回頭して反転しようとし、バウスラストを右（船首を右に回頭させる操作）一杯とするとともに右舵一杯に取り、主機を全速力後進とした。</p> <p>本船は、P5橋脚に船尾を向けて興産大橋の下で同大橋と平行になった頃、船長が、船尾配置の乗組員から、P5橋脚までの距離が約15～20mとの報告を受け、その状況を確認し、舵を中央として主機を全速力前進としたが、09時50分ごろ左舷船尾部がP5橋脚に衝突した。</p> <p>本船は、その後、前進しながら右転して通航予定水路を通過した後、港内の安全な海域に停泊し、乗組員によって損傷状況が確認されて航行に支障がないことが分かり、船長が関係各所に電話連絡を行った上で次港に向けて航行を再開した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 沖の山石炭第1出荷棧橋から興産大橋を臨む、写真2 本船損傷状況、写真3 P5橋脚損傷状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約210cm</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本事故以前、宇部港における出入航経験が100回程度あり、うち半分程度は興産大橋の下を通過しての出入航であった。</p> <p>船長は、本事故時、GPSプロッターを0.75海里レンジで使用していたが、港内では、専ら目視によって操船していた。</p> <p>船長は、離棧後、次の着棧船との通過距離が近くなることに注意を向けていた。</p> <p>船長は、本件水路で乗り揚げなかったため、興産大橋の西側海域で左転して本来の進路に向かうことも考えたが、船首方に存在するのり養殖施設が近くに見え、同養殖施設に進入する危険を感じ、反転して通航予定水路を航行することとした。</p> <p>船長は、本件水路で反転中、船首とP4橋脚との距離が把握しづらいついて感じていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、宇部港内の本件水路において、船長が、右回頭して反転し</p>

	<p>ようとし、P5橋脚に船尾を向けながら後進を続けたことから、P5橋脚との接近に気付いて主機を全速力前進にかけたものの、P5橋脚に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首とP4橋脚との距離に注意を向けていたことから、船尾とP5橋脚との接近距離への注意が希薄になっていたものと考えられる。</p> <p>本事故時、本船では、GPSプロッターに入航時の航跡が表示されていたことから、船長が、GPSプロッターの画面を見れば、入航時の航跡との違いに気づき、本件水路への進入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、本船が、宇部港内の本件水路において、船長が、右回頭して反転しようとし、P5橋脚に船尾を向けて後進を続けたため、P5橋脚との接近に気付いて主機を全速力前進にかけたものの、P5橋脚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"> ・ 常時、見張りを適切に行うこと。 ・ GPSプロッター等の航海計器を有効に活用し、船位の確認を確実に行うこと。 ・ 通過する橋脚の表示を確認すること。 ・ 構造物周辺で反転等の操船を行う場合、船長は、各配置の乗組員に対して操船意図を明確に伝え、構造物との接近距離等の情報を随時報告させる態勢をとることが望ましい。

付図1 事故発生経過概略図

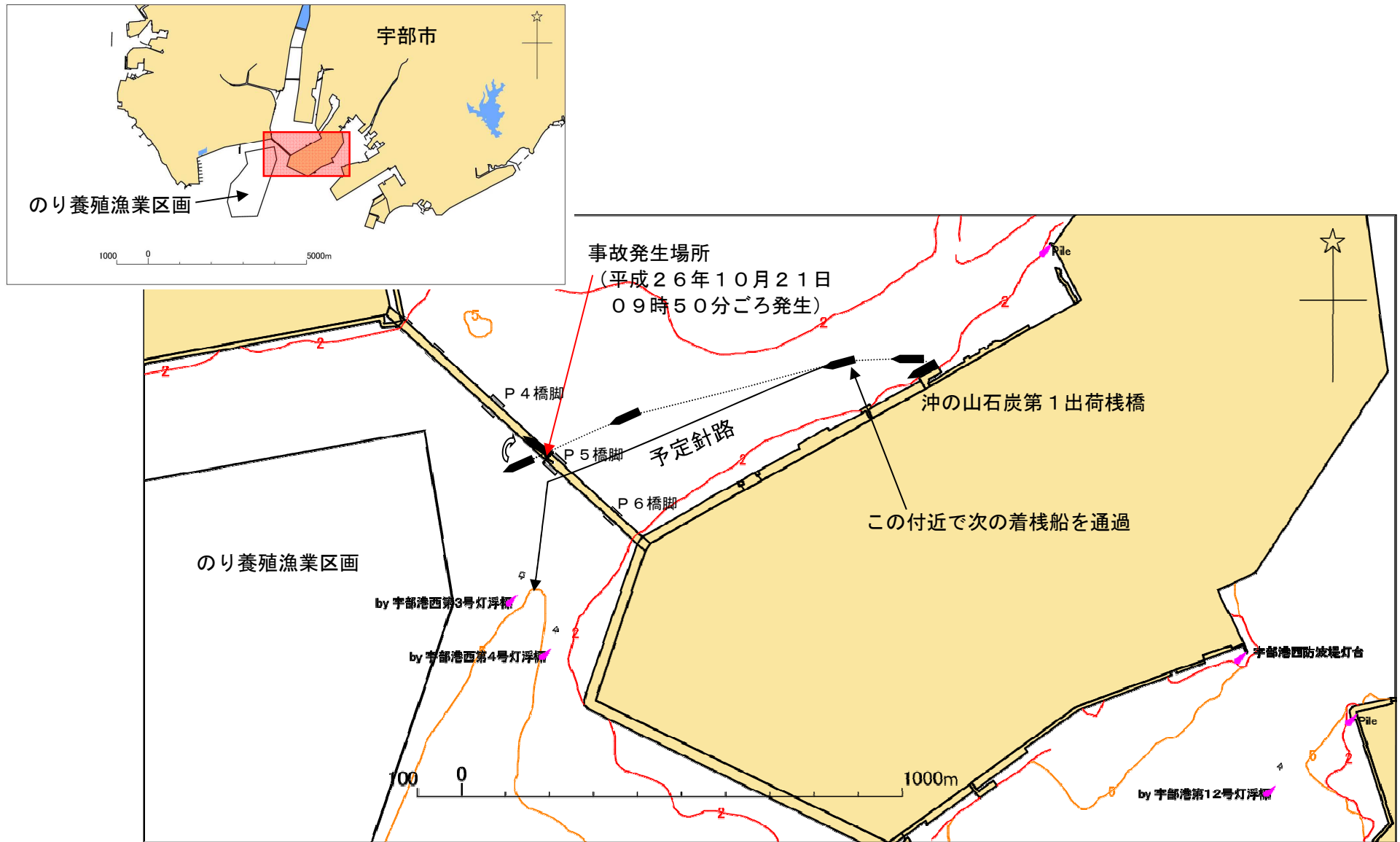


写真1 沖の山石炭第1出荷棧橋から興産大橋を臨む



写真2 本船損傷状況

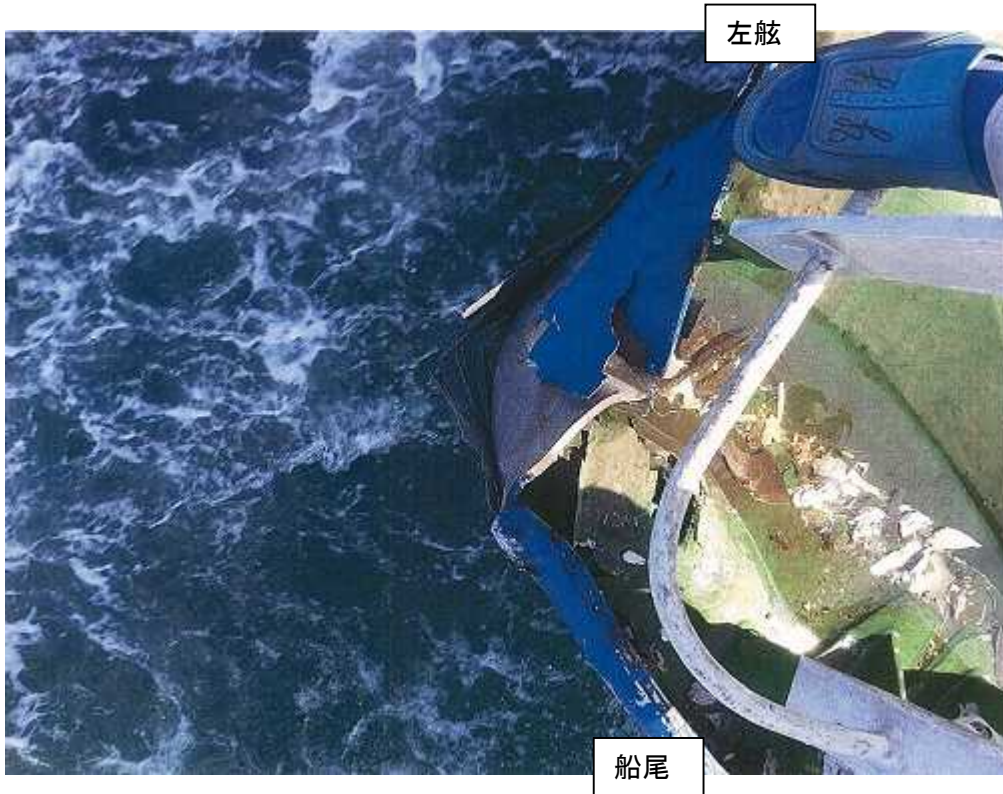


写真3 P5橋脚損傷状況

