

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015広第19号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成27年1月8日 13時35分ごろ
発生場所	広島県広島港第1区 広島港元宇品東防波堤北灯台から真方位110° 1.4海里付近 (概位 北緯34°20.32′ 東経132°29.47′)
事故等調査の経過	平成27年2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	砂利採取運搬船 第七青龍丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	133054、広島トクヤマ生コン株式会社
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	船底外板に破口
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、碎石約1,400tを積載し、船首約3.2m、船尾約5.4mの喫水で、船首から左舷錨を投下して錨鎖約2節を、船尾から錨を投下して錨鎖約3節をそれぞれ伸出し、広島港第1区の専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）に右舷船首及び右舷船尾の係船索を取り、各係船索を巻き込みながら、入船右舷着けの態勢で着岸作業をしていた。</p> <p>船長は、平成27年1月8日13時35分ごろ、右舷船底部に衝撃を感じ、浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、着岸作業終了後、船内の各所を点検したところ、3番右舷バラスタンクに浸水していることを認めた。</p> <p>本船は、1月9日に入渠し、船底外板に破口を生じていることが確認された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約284cm（広島）</p>
その他の事項	<p>船長は、本件岸壁での着岸作業の経験が10年以上あり、本件岸壁付近が浅くなっていることを知っていたが、これまで高潮時に本件岸壁から約5～7m離して係留すれば、海底に接触することはなかった。</p> <p>船長は、本事故時、船尾を岸壁から約5m離して係留する予定であったが、潮汐を確認していなかったため、下げ潮の中央期であることを知らなかった。</p> <p>船長は、本件岸壁付近の水深を確認したことがなかった。</p>

	<p>本船は、本事故以前に本件岸壁において揚げ荷役を行う際、貨物の海中落下防止用のシートを右舷舷側と本件岸壁との間に設置していたが、碎石の一部が海に落下することがあった。</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、広島港第1区の本件岸壁に着岸する際、船長が、本件岸壁前面の水深を知らなかったことから、余裕水深がないことに気付かず、いつものように本件岸壁から約5m離して係留する予定で着岸作業中、本件岸壁付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が広島港第1区の本件岸壁に着岸する際、船長が、本件岸壁前面の水深を知らなかったため、いつものように本件岸壁から約5m離して係留する予定で着岸作業中、本件岸壁付近の浅所に乗り揚げ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"> ・慣れた岸壁での着岸でも、着岸する前に必ず潮汐を確認すること。 ・着岸する岸壁の水深を確認すること。