

船舶事故調査報告書

平成29年9月21日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成29年4月19日 22時00分ごろ
発生場所	福島県いわき市小名浜港 小名浜港第1西防波堤南灯台から真方位010° 740m付近 （概位 北緯36° 55.3′ 東経140° 53.4′）
事故の概要	油タンカー <sup>ゆり</sup> 百合丸は、錨泊中、走錨して防波堤に衝突した。
事故調査の経過	平成29年4月27日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油タンカー 百合丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	133656、有限会社百本海運（A社）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部に凹損、右舷外板に擦過傷等 防波堤 側面4箇所コンクリートの剝離
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約33～38m/s、視程 約10km 海象：波向 西、波高 約2m いわき市には、19日10時08分に暴風警報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、平成29年4月19日19時50分ごろ、荒天避難の目的で小名浜港第2西防波堤東端の北方で、船首を西方に向け、左舷錨を投下して錨鎖を4節繰り出し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、主機を停止し、主発電機を運転して錨泊を始めた。</p> <p>本船は、錨泊開始時、船尾から西方にある第1西防波堤（以下「本件防波堤」という。）まで約500mであつた。</p> <p>船長は、単独で守錨当直に当たっていたが、21時00分ごろ、少し風が弱くなったので自室に戻り、休憩した。</p> <p>船長は、船底が波で叩かれるようになり、21時55分ごろ海上保安庁から走錨しているとの連絡があつたので昇橋した。</p> <p>本船は、船長が、本件防波堤に船尾が近づいているのを認め、走錨していると思い、機関長に主機を始動するよう指示して主機を使用したものの、走錨が止まらず、22時00分ごろ船尾端が本件防波堤に衝突した。</p> <p>本船は、本事故当時、空船であり、喫水が船首約1.7m、船尾約3.6mであつた。</p>

	<p>本船の錨は、無桿錨であり、重さが約1,170kgであった。</p> <p>本船は、片舷7節の錨鎖を保有しており、1節の長さが約27.5m、重さが約661kgであった。</p> <p>本船の錨泊場所は、水深が約12m、底質が礫<sup>れき</sup>で、本事故当時、港内には錨泊船がいた。</p> <p>船長は、錨泊を始めた頃の風速が約25m/sであったが、本事故当時の風速が約33～38m/sとなっているのを認めた。</p> <p>船長は、双錨泊としていれば走錨しなかったのではないかと本事故後に思った。</p> <p>船長は、ふだん、水深が約10mの場所で錨泊する際は、単錨泊で錨鎖を2節繰り出していたが、本事故当時、風が約25m/sと強かったため4節繰り出した。</p>
分析	<p>本船は、暴風警報が発表されている状況下、荒天避難の目的で、錨鎖4節を伸出させて単錨泊中、係駐力を上回る外力を受けて走錨したことから、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、暴風警報が発表されている状況下、荒天避難の目的で、錨鎖4節を伸出させて単錨泊中、係駐力を上回る外力を受けて走錨したため、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
参考	<p>A社は、本事故後、再発防止策として、荒天錨泊する際の「4×D（水深（m））+145m」を確保できる錨地の選定、最大風速が15m/sを超える場合の主発電機の運転、連続した錨泊当直の実施等について停泊当直、監視巡視手順書を改訂した。</p> <p>また、レーダー及びGPSプロッターのガードリング警報を船長室及び船員室通路へ延長した。</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"> <li>・ 強風が予想される場合、指定錨地等に錨泊指示がある場合を除き、できる限り周囲に余裕がある海域を錨泊地として選定し、錨泊方法についても検討すること。</li> <li>・ 強風が予想される場合、主機を使用可能な状態にするとともに、守錨当直を行うこと。</li> </ul>