

船舶事故調査報告書

平成30年4月18日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成29年10月3日 05時55分ごろ
発生場所	鹿児島県鹿児島市鹿児島港谷山1区 鹿児島港谷山1区北防波堤灯台から真方位287° 1,270m付近 (概位 北緯31°30.5′ 東経130°31.3′)
事故の概要	ケミカルタンカー協和丸は、離岸作業中、係留していた貨物船建神丸に衝突した。
事故調査の経過	平成29年11月6日、主管調査官（門司事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A ケミカルタンカー 協和丸、498トン 140119、エヌ・シー・ユー物流株式会社（A社） B 貨物船 建神丸、267トン 141319、株式会社共進海運（B社）
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船橋構造物右舷側の外板に凹損、右舷側の船室窓に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時（鹿児島） 日出時刻：06時12分
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、空船の状態で、航海中を示す法定灯火を表示し、前部及び後部甲板の作業灯を点灯し、バウスラスト（推力1.5tf）を中立運転として谷山1区5号岸壁からの離岸作業を開始した。 A船は、船長Aが船橋で操船し、4時方向に4節投入された右舷錨鎖を巻き揚げながら、左舵60°として主機を最微速力前進とし、左舷船尾部を岸壁から約5m離れた後、主機を中立としたところ、船首部が3号岸壁に出船左舷着けで係留していたB船の船橋構造物右舷側に衝突した。 船長Aは、離岸作業中、周囲が薄暗く、前部甲板の照明により船首方が見えにくかったので、A船が僅かな前進行きあしで前方のB船に接近していること、及び船首配置の甲板長が手を振ってB船に接近している状況を報告していることに気付かなかったと本事故後に思った。

	<p>B船は、船長Bほか乗組員3人が居住区で休息し、菜種粕約80tを積載した状態でA船の右舷前方約20m先に係留していた。</p> <p>船長Bは、衝撃を感じ、居住区外部で周囲を見てA船がB船に衝突したことを知った。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、離岸作業中、船長Aが、周囲が薄暗く、前部甲板の照明により船首方が見えにくい状況下、船首配置の甲板長とコミュニケーションを図る手段を講じていなかったことから、船首方に係留していたB船に僅かな前進行きあしで接近していることに気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の船首方に係留中、乗組員が居住区で休息していたところ、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、日出前の薄明時、A船が、離岸作業中、船長Aが、周囲が薄暗く、前部甲板の照明により船首方が見えにくい状況下、船首配置の甲板長とコミュニケーションを図る手段を講じていなかったため、船首方に係留していたB船に僅かな前進行きあしで接近していることに気付かず、B船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<p>A社は、本事故後、本事故の情報と社内調査の結果を全社船及び管理船舶へ周知するとともに、A船乗組員への安全教育を実施し、以下の再発防止策を取り決めて安全を向上させることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・作業前打合せは、船長の意思を共有する。</li> <li>・各配置間のコミュニケーションを頻繁、確実に実施する。</li> </ul> <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>・周囲が薄暗く、係留中の他船との距離を把握できない状況下で離岸作業を行う場合は、前後部に配置した乗組員とのコミュニケーションを緊密にとること。</li> </ul>