

船舶事故調査報告書

平成30年7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30年1月9日 03時30分ごろ
発生場所	山口県宇部港 宇部港西防波堤灯台から真方位190° 1.9海里付近 （概位 北緯33° 54.4′ 東経131° 13.5′）
事故の概要	貨物船 ^{むろみ} 室見は、錨泊中、走錨し、錨泊中のセメントタンカー ^{しんえい} 新栄丸に衝突した。
事故調査の経過	平成30年2月13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 セメントタンカー 新栄丸、13,787トン 132587、宇部興産海運株式会社 B 貨物船 室見、378トン 135399、豊鶴海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、二級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船首部外板に凹損及び擦過傷 B 右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西北西、風力 7、視界 良好 海象：波高 約1.5m 宇部市には、1月8日10時53分に強風注意報及び16時50分に波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aほか13人が乗り組み、宇部港において、左舷錨鎖6節半を伸出し、法定灯火を表示して錨泊した後、乗組員4人が在船して停泊当直に当たっていた。 A船の乗組員は、定期的に昇橋して周囲の状況等を確認し、走錨等の異常を認めなかったが、船長Bからの無線連絡を受け、B船がA船に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、満船の状態、1月8日18時20分ごろ宇部港第3号灯浮標の西側付近で左舷錨鎖3節を伸出し、法定灯火を表示して錨泊した。 船長Bは、23時ごろ昇橋して周囲を確認したが、走錨するような気象及び海象ではなく、風が強まっても翌朝頃からと思っていたので、降橋して自室で休息した。 船長Bは、9日03時30分ごろ、衝突音を聞き、昇橋して周囲を見たところ、B船が走錨してその右舷船尾部がA船の右舷船首部に衝

	<p>突したことを知った。</p> <p>B船が錨泊を開始した場所は、水深が約8～9mであり、底質が泥であった。</p>
分析	<p>A船は、宇部港で錨泊中、走錨したB船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、宇部港で錨泊中、船長Bが、風が強まっても翌朝頃からと思い、錨鎖3節を伸出して単錨泊としていたことから、係駐力を上回る外力を受けて走錨し、錨泊中のA船に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、強風注意報及び波浪注意報が発表されている状況下、B船が、宇部港で錨泊中、船長Bが、風が強まっても翌朝頃からと思い、錨鎖3節を伸出して単錨泊としていたため、係駐力を上回る外力を受けて走錨し、錨泊中のA船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・船長は、気象及び海象情報を適切に入手し、予想最大風速を考慮した錨鎖伸出量や錨泊方法とすること。 ・気象及び海象の状況に応じて守錨当直者を配置することが望ましい。