

船舶事故調査報告書

平成31年2月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	岸壁損傷
発生日時	平成30年5月28日 23時45分ごろ
発生場所	茨城県鹿島港の企業専用岸壁 鹿島液化ガス共同備蓄基地シーバース灯から真方位271°2海里付近 (概位 北緯35°55.6′ 東経140°39.9′)
事故の概要	貨物船第一だいえい丸は、着岸作業中、岸壁に接触し、岸壁の車止めに欠損を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月17日、主管調査官（横浜事務所）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	貨物船 第一だいえい丸、298トン
船舶番号、船舶所有者等	140905、佐野海運有限公司
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 なし 岸壁 車止めに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、船長が、船橋で操船に当たり、航海士2人を船首に、機関長を船尾にそれぞれ配置し、鹿島港の企業専用の全天候岸壁（以下「本件岸壁」という。）に入船左舷着けする予定で、主機を中立運転として約1ノット（kn）の前進行きあしで北北東進した。</p> <p>本船は、本件岸壁南端まで約20mとなったところで右舷錨を投下し、錨鎖を繰り出しながら船首部が本件岸壁南端を通過した頃、船首スプリングライン（以下「本件ライン」という。）を本件岸壁に送ってビットに取り、同係船索を係船機で巻きながら約0.2knの前進行きあしで本件岸壁の岸壁線と船首尾線が平行になるように進入した。</p> <p>本船は、係船予定位置に近付き、船長が、本件ラインが緊張してきたので、航海士に船内マイクで本件ラインを伸ばすよう指示を出そうとしたところ、船首が左方に振れて左舷船首部が本件岸壁に接触した。</p> <p>船長は、本件ラインを取ったビットが本船の船首部よりも前方にあると思い、左舷船首部が同ビットの横を通過したことに気付かず、航海士に本件ラインを繰り出すよう指示を出すのが遅れたと本事故後に思った。</p>

	<p>船長は、本事故時、航海士から本件ラインの張り具合の報告を受けていなかった。</p>
分析	<p>本船は、左舷着けで着岸作業中、本件岸壁の岸壁線と船首尾線が平行になるように進入した際、船長が、左舷船首部が本件ラインを取ったビットの横を通過したことに気付かずに進入を続けたことから、本件ラインを繰り出すのが遅れ、本件ラインが緊張し、船首が左方に振れて左舷船首部が本件岸壁に接触し、本件岸壁の車止めに欠損を生じたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、左舷着けで着岸作業中、本件岸壁の岸壁線と船首尾線が平行になるように進入した際、船長が、左舷船首部が本件ラインを取ったビットの横を通過したことに気付かずに進入を続けたため、本件ラインを繰り出すのが遅れ、本件ラインが緊張し、船首が左方に振れて左舷船首部が本件岸壁に接触したことにより発生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"> ・ 離着岸作業中は、船橋、船首及び船尾配置の乗組員間で連絡を密に取り、船体の位置、作業の状況等の情報を共有すること。