

## 船舶事故調査報告書

令和2年3月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	令和元年8月1日 17時31分ごろ
発生場所	新潟県新潟港外港 新潟港西区東防波堤灯台から真方位076° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯37° 57.6′ 東経139° 05.7′）
事故の概要	作業船 <sup>はんえい</sup> 繁英丸は、工事現場での作業を終えて帰航中、起重機船 <sup>こうよう</sup> 第三幸洋の海面下のアンカーロープに衝突した。 繁英丸は、船底外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	令和元年8月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 作業船 繁英丸、5トン未満 292-40200佐賀、個人所有 12.47m（Lr）×2.35m×0.88m、FRP ディーゼル機関、180.20kW、昭和60年7月 B 起重機船 第三幸洋、約1,165トン なし、幸洋海事株式会社 55.00m×20.00m×3.00m、鋼 機関なし、平成8年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 34歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成26年10月31日 免許証交付日 平成26年10月31日 （令和元年10月30日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A プロペラ軸の曲損、プロペラ翼の欠損及び船底外板に破口（全損） B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、新潟港外港において新潟空港の拡張に伴うケーソン据付後の着底状況を確認する作業に従事してい

た。

B船は、南北方向に敷設されたケーソンの西側に船首着けした状態とし、ケーソンの据付作業を行っていた。

B船は、先端付近に直径約30cmの黄色の玉ブイを付けた直径約55mmの合成繊維製のアンカーロープを、左舷船尾部から北北西方向に約160m、右舷船尾部から西南西方向に約150m、右舷船首部から南東方向に約170mそれぞれ伸出させ、常アンカー（常時海中に投入されているコンクリートブロック、接続シャックル、鋼製ワイヤ、鉄ブイ等で構成されたアンカー）に接続して錨泊していた。（図1参照）

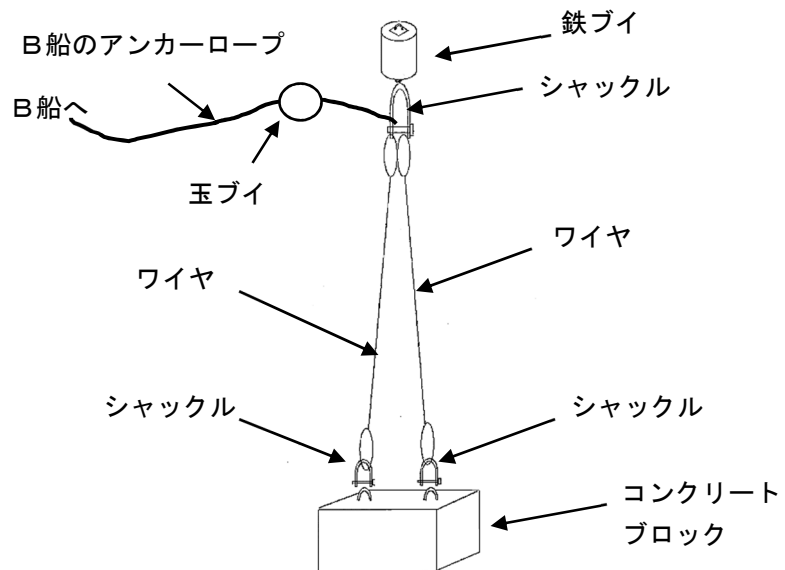


図1 常アンカーの構造図（概略）

A船は、令和元年8月1日17時25分ごろ作業を終え、新潟港内の係留地に向けて帰航することとし、17時30分ごろ錨泊していたB船の左舷船首部付近を発進した。

A船は、船長Aが、操舵室内で操船を行い、手動操舵により約4ノットの対地速力で北西進した後、B船の左舷船尾部から海面に続くアンカーロープを確認し、同ロープから目測約10～20mの距離を隔てながら左舵を取り西進し始めたところ、17時31分ごろ船底に衝撃を受けた。

船長Aは、主機を中立運転とした後、周囲の状況を確認しようと船尾に向かい、海面を見たところ、A船が海面下のB船のアンカーロープ上であることを認め、プロペラに絡索したかもしれないと思ったものの、A船がアンカーロープ上から自然に離れたので、前進させてみたところ、船底から激しい衝撃を受け、再度、主機を中立運転とした。

船長Aは、プロペラの状況を確認しようとしたが、ドライブユニットをチルトアップさせることができず、機関室内を点検したところ、

	<p>浸水しているのを認めたので、主機を停止した。</p> <p>船長Aは、A船が浸水している上、自力での航行が不可能であると判断し、携帯電話で建設会社の担当者に本事故の発生を連絡して救助を求め、来援した他の作業船に乗組員2人と共に移乗した。</p> <p>A船は、作業船にえい航されてB船に横着けされたものの、浸水が進行して横倒し状態となった後、B船のクレーンによってB船上に揚げられた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船 参照)</p>
その他の事項	<p>A船は、喫水が船首約0.2m、船尾約0.6mであった。</p> <p>船長Aは、本事故当日の作業が予定より約1時間遅れて終了し、自身及び乗組員2人もそれぞれ私用があり、早く係留地に帰りたいと考えていた。</p> <p>船長Aは、本事故時、B船のアンカーロープの伸出方向は把握していたが、同ロープの長さ及び常アンカーの設置場所を把握しておらず、また、同ロープに付いていた海面上の玉ブイを確認することができなかったものの、今までの本事故現場以外における作業経験から本事故現場付近までは同ロープが伸出されていないと思い、左転した。</p> <p>船長Aは、本事故当日の朝、ケーソンの北方に敷設された護岸の北側を東進した後、護岸の東側を南進する経路で作業場所に到着しており、帰航する際、往航時の経路を逆にたどって航行しておけば良かったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は、新潟港外港において、係留地に帰航しようとケーソン据付工事を行っている海域を北西進中、船長Aが、B船のアンカーロープから距離を隔てたので危険はないと思い、同ロープが伸出している水域を航行したことから、西進しようと左舵を取ったところ、A船の船底が海面下の同ロープに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時、私用があり、早く係留地に帰りたいと考えていたことから、帰航時間を短縮することができるケーソン据付工事を行っている水域を航行したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が新潟港外港において係留地に帰航しようとケーソン据付工事を行っている海域を北西進中、船長Aが、B船のアンカーロープから距離を隔てたので危険はないと思い、同ロープが伸出している水域を航行したため、A船の船底が海面下の同ロープに衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、他船のアンカーロープが伸出されている海域を航行する際は、事前にアンカーの設置場所、同ロープの伸出方向及び長さをそれぞれ確認し、安全な可航域を把握しておくこと。また、前記事項を確認していない場合は、同海域の航行を控えることが望ましい。</li></ul>
--	--

付図1 事故発生経過概略図

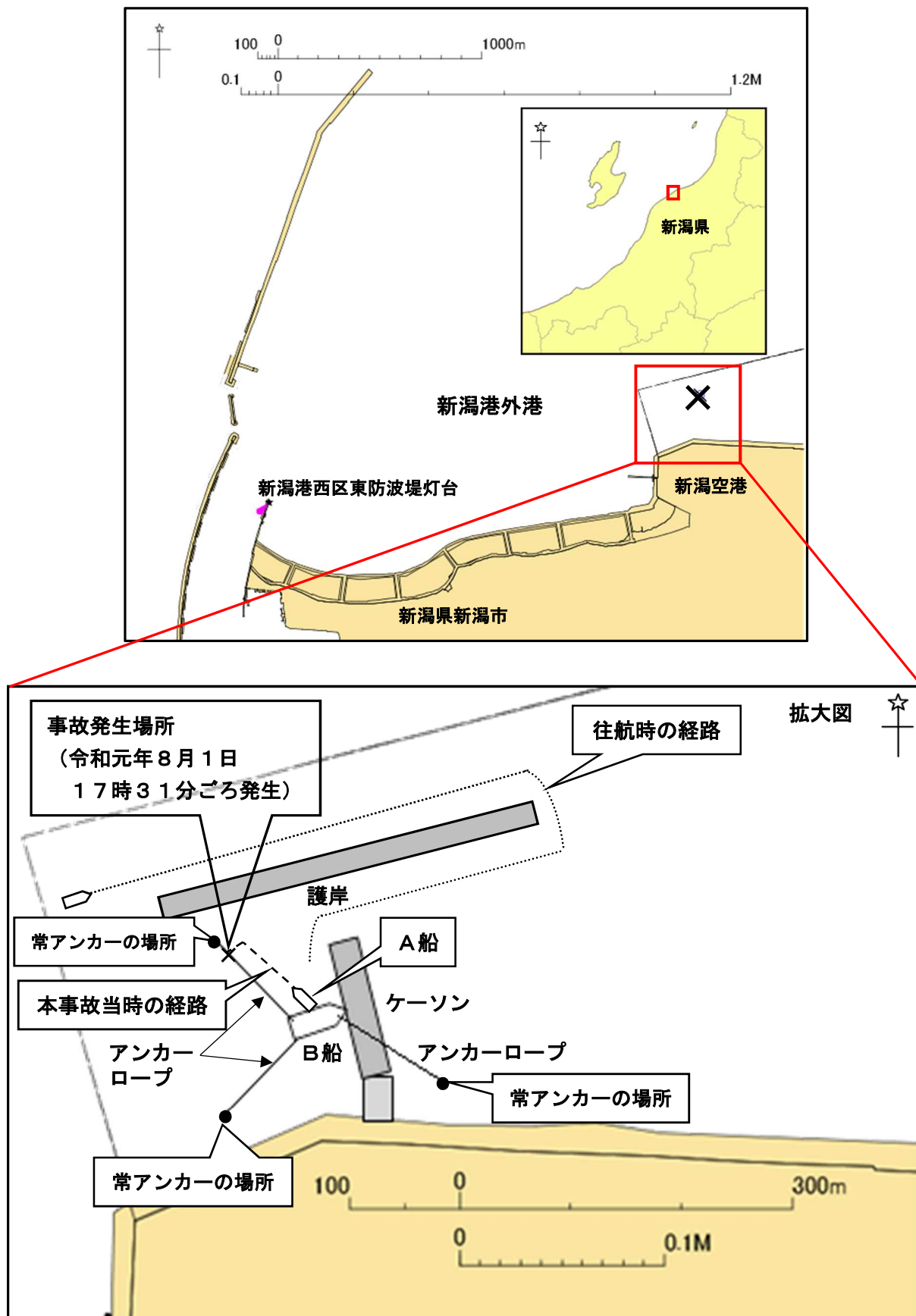


写真1 A船

