

船舶事故調査報告書

令和3年11月24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3年7月5日 17時25分ごろ
発生場所	福山港の一字岸壁南南東方沖 JFEスチール福山港新涯導灯（前灯）から真方位133°640m付近 （概位 北緯34°27.3′ 東経133°24.8′）
事故の概要	貨物船 ^{てんしょう} 第一天照丸は、航行中、また、高速消防救急艇兼交通船ふくやまは、棧橋に係留中、第一天照丸がふくやまに衝突した。 第一天照丸は、船首部外板等に擦過傷を生じ、また、ふくやまは、右舷船尾部外板に破口を伴う凹損を生じ、棧橋等の圧壊等を生じた。
事故調査の経過	令和3年7月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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 貨物船 第一天照丸、498トン 134850、蛭子海運有限会社（船舶所有者）、明港汽船株式会社（船舶借入人、A ₁ 社）、トクヤマ海陸運送株式会社（運航者、A ₂ 社） 75.43m×12.00m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年1月20日 B 高速消防救急艇兼交通船 ふくやま、19トン 273-11530広島、福山地区消防組合（B組合） 19.35m×4.20m×2.00m、軽合金 ディーゼル機関2基、1,220kW（合計）、平成15年3月
乗組員等に関する情報	A 船長A 81歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成4年11月19日 免状交付年月日 平成29年8月25日 免状有効期間満了日 令和4年11月18日
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板及び右舷船首部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に破口を伴う凹損、棧橋等の圧壊等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約2.9m/s、視界 良好

<p>事故の経過</p>	<p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、スクラップ約1,020tを積載し、令和3年7月5日17時10分ごろ岡山県倉敷市水島港^{くらしき}に向け、福山港の一文字岸壁を出航した。</p> <p>船長Aは、1.0海里レンジに設定したレーダー及びGPSプロッターを起動し、操舵スタンドの前に立って単独の船橋当直に当たり、船首を福山港分岐第3号灯浮標（以下「3号灯浮標」という。）に向け、約6～7ノットの対地速力で、手動操舵により南進していた。</p> <p>船長Aは、周囲に航行の支障となる船舶がいなかったこと、水島港までの航海時間が約1時間30分と短かったこと、次の変針予定場所まで時間に余裕があると思ったこととで、早めにA₁社宛ての報告をFAX送信で行うこととし、自動操舵に切り替えて船橋内左舷後部の海図台に向かった。</p> <p>船長Aは、海図台の前で船尾方を向いて立ち、メモを見ながらFAX番号をダイヤルし、動静報告書及び残油報告書の2枚のFAX送信を開始した。</p> <p>船長Aは、1枚目のFAX送信を終えて前方を振り返って見たところ、前面の窓越しに、左舷船首方至近に迫った3号灯浮標を認め、慌てて操舵スタンドの前に移動し、手動操舵に切り替えて右舵を取った後、左舵一杯を取った。</p> <p>船長Aは、3号灯浮標を左舷側に見て通過した後、B組合の専用棧橋（以下「専用棧橋」という。）に係留中のB船を認め、主機を全速力後進したものの、A船が左転を続け、17時25分ごろ東方を向いたA船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Aは、携帯電話で海上保安庁に本事故発生 of 通報を行うとともにA₁社及びA₂社に同旨の連絡を行った。</p> <p>B船は、3日11時40分ごろ専用棧橋に船首を南方に向けて左舷着けで係留し、乗組員全員が下船していたところ、5日17時25分ごろA船と衝突した。（図1参照）</p>
--------------	--



図1 専用棧橋に左舷着けで係留中のB船（イメージ）

B組合の担当者は、専用棧橋の近くにある事務所内で大きな音を聞き、音のした方向を見るとA船がB船を引きずりながら前進し、ひっくり返った専用棧橋にB船が乗り揚がるところを認めた。（図2参照）

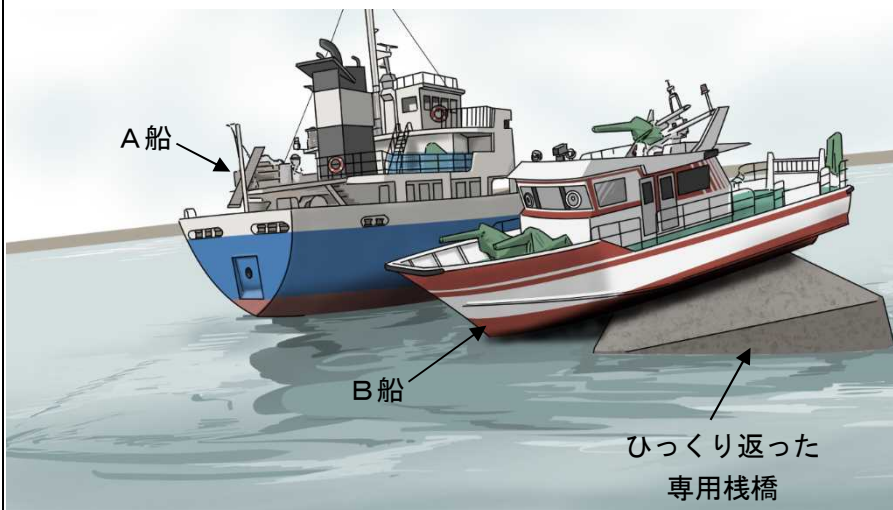


図2 ひっくり返った専用棧橋に乗り揚がったB船（イメージ）

B組合の担当者は、海上保安庁に本事故発生の通報を行った。
 （付図1 事故発生経過概略図、写真1 専用棧橋に係留中のB船、
 写真2 A船と衝突したB船、写真3 ひっくり返った専用棧橋に乗り揚がった状態のB船 参照）

その他の事項

船長Aは、6月25日初めてA船に乗船し、A船で福山港に入港するのが初めてであり、本事故時、3号灯浮標北方沖の変針予定場所で左転するつもりでいた。

	<p>船長Aは、別の船ではふだん報告書1枚の送信を短縮ダイヤルで行っており、所要時間が約1～2分で済んでいたが、本事故当時、A船のFAX送信機に不慣れであったこともあり、また、短縮番号を知らなかったこともあってFAX送信に予想以上の時間が掛かり、約5～6分の時間を要してしまったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、福山港の一字岸壁南南東方沖において、3号灯浮標に向かう針路で南進中、単独で船橋当直中の船長Aが、船橋内左舷後部の海図台の前で船尾方を向いて立ち、FAX送信を行いながら航行を続けたことから、変針予定場所を通過したことに気付かず、目前に迫った3号灯浮標を左舵一杯で避けた後、左転を続けたA船が専用棧橋に係留中のB船に衝突したものと推定される。</p> <p>船長Aは、周囲に航行の支障となる船舶がいなかったこと、水島港までの航海時間が約1時間30分と短かったこと、次の変針予定場所まで時間に余裕があったこと、早めに運航者宛ての報告を行うこととし、FAX送信を行っていたものと考えられる。</p> <p>B船は、専用棧橋において、乗組員全員が下船し、無人の状態に係留中、A船と衝突したものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、福山港の一字岸壁南南東方沖において、A船が3号灯浮標に向かう針路で南進中、B船が専用棧橋に係留中、船長Aが船橋内左舷後部の海図台の前で船尾方を向いて立ち、FAX送信を行いながら航行を続けたため、変針予定場所を通過したことに気付かず、目前に迫った3号灯浮標を左舵一杯で避けた後、左転を続けたA船がB船に衝突したものと推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A₁社及びA₂社は、本事故後、次のとおり改善策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・所属の各船舶に対して本事故の発生状況と注意喚起文書を送付するとともに訪船指導を行う。 ・FAX送信などの作業は、船橋当直者以外の者に行わせる。 <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"> ・船橋当直者は、単独で航行中、港内等の狭い海域で、FAX送信など操船以外の作業を行わないこと。 ・船橋当直者は、変針予定場所を通過しないよう、常時、適切な見張りを行うとともに船位の確認を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図

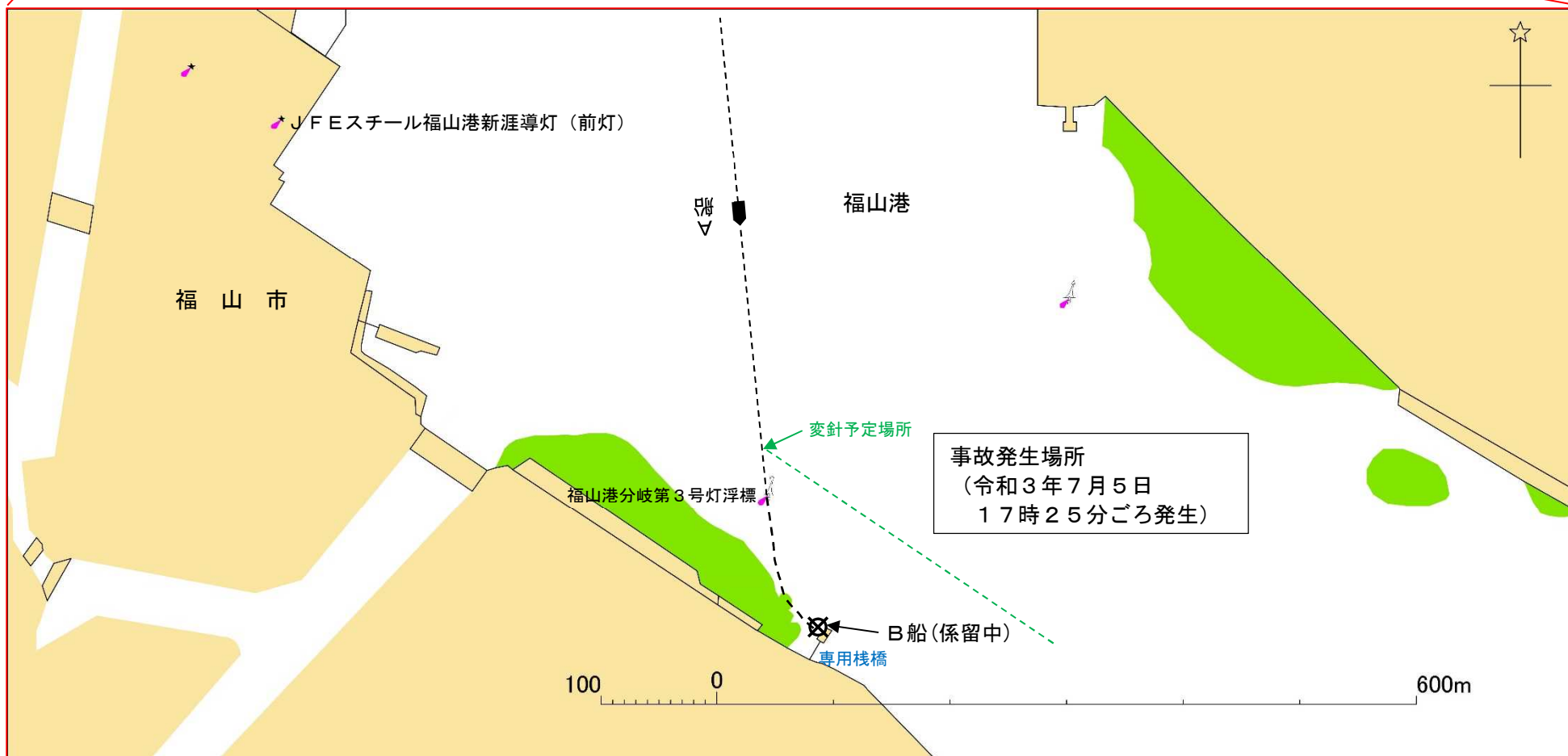
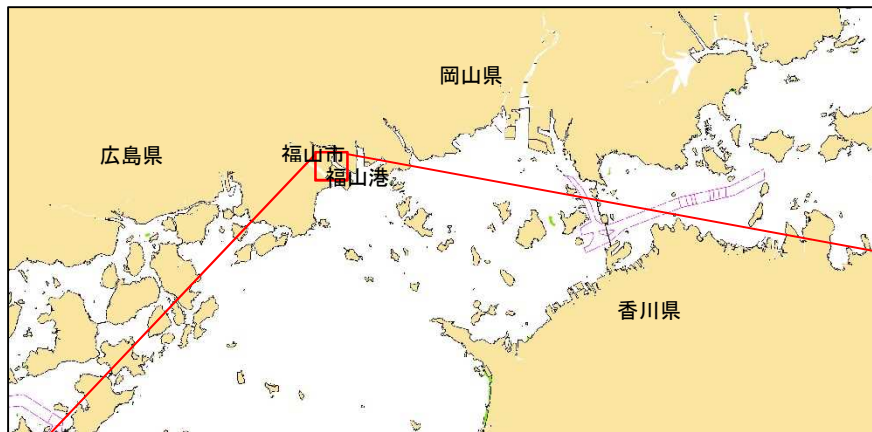


写真1 専用棧橋に係留中のB船



写真2 A船と衝突したB船

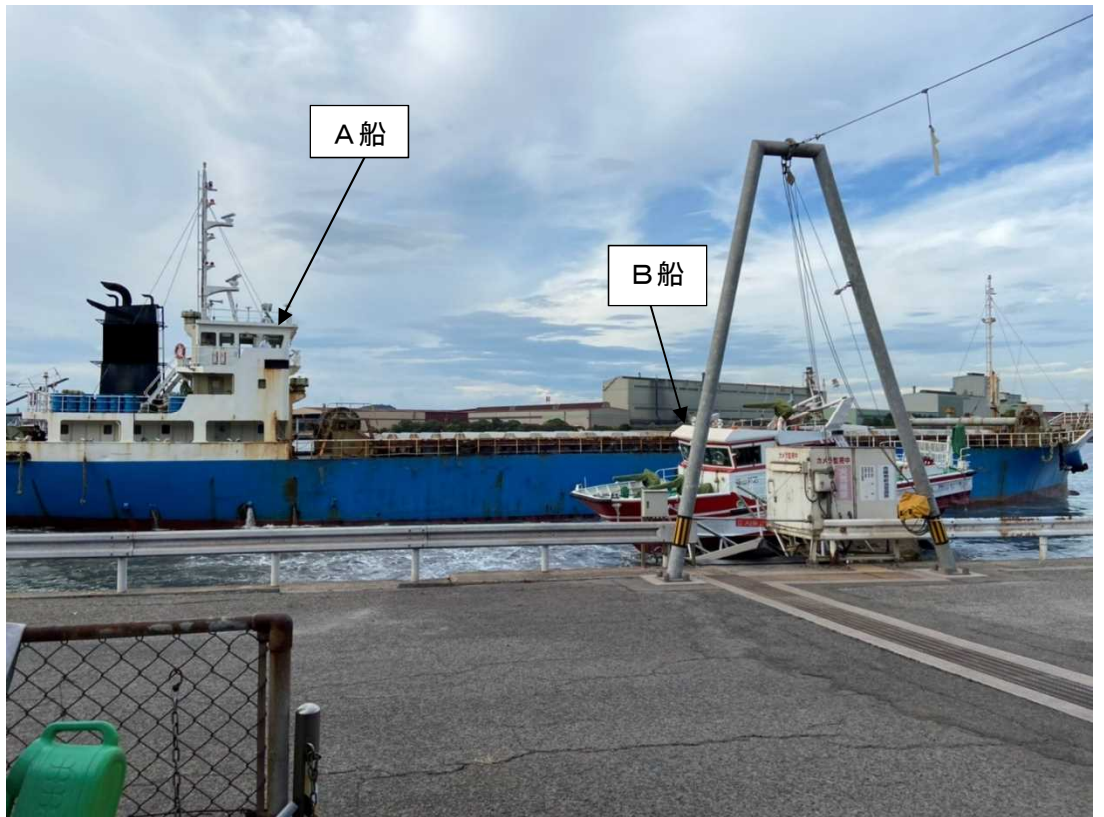


写真3 ひっくり返った専用棧橋に乗り揚げられた状態のB船



(写真1～3 B組合提供)