

船舶事故調査報告書

令和3年4月28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	令和2年8月17日 08時41分ごろ
発生場所	香川県丸亀市丸亀港外堀岸壁 丸亀港蓬萊町防波堤灯台から真方位148°1,530m付近 (概位 北緯34°17.9 東経133°47.5)
事故の概要	油タンカー第三礼文丸は、着岸操船中、係留中の液化ガスばら積船第七十八光輝丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年10月7日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 液化ガスばら積船 第七十八光輝丸、1,159トン 135525、青野海運株式会社 B 油タンカー 第三礼文丸、999トン 141811、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、吉野谷海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、二級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に擦過傷 B 左舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：潮汐 高潮時、潮流 流向及び流速 不詳
事故の経過	A 船は、船長Aほか5人が乗り組み、丸亀港外堀岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を北西方に向けて右舷着けで係留中、A船の左舷船尾部とB船の左舷船尾部とが衝突した。 B 船は、船長Bほか9人が乗り組み、右舷錨を投錨し、徐々に減速しながら、本件岸壁近くの水域に入り南進した。 B 船は、A 船が着岸している岸壁の南側に、入船左舷着けとする目的で着岸操船中、船尾配置の機関士より、A 船との距離に余裕がない旨の報告を受け、船尾をA 船と離そうとして、パウスラストを使用して左回頭とし、機関を後進としたところ、潮流により船尾が左方に圧流され、A 船と衝突した。 船長Bは、本件岸壁への着岸操船は初めてであった。 本事故当時、本件岸壁には、北側にA 船が着岸していたほか、南側にLPG船が船尾着けで着岸しており、B 船の長さ（全長80.79m）に対し、着岸予定場所の間隔が狭い状態（約95m）であった。 船長Bは、B 船が、推進軸が1軸の右回りであるものの、機関を後

	<p>進とした場合、船尾が振れずにまっすぐ進むときや、右に振れるときが特性にあり、本事故当時、本件岸壁付近の海底地形であれば問題なく着岸できると思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、潮流が緩やかにあり、B船の速力が微速であったことから、潮流により船尾が左方に圧流されるように感じていた。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、右舷着けで係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件岸壁の北側にA船が、南側にLPG船がそれぞれ係留し、両船間の狭いスペースにB船を入船左舷着けの目的で着岸操船中、船長Bが、機関士よりA船との距離に余裕がない旨の報告を受けた際、船尾をA船と離そうとして、機関を後進にかけてバウスラストを使用したことから、潮流により船尾が左方に圧流され、A船に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、B船が、本件岸壁の北側にA船が、南側にLPG船がそれぞれ係留し、両船間の狭いスペースにB船を入船左舷着けで着岸操船中、船長Bが、機関士よりA船との距離に余裕がない旨の報告を受けた際、船尾をA船と離そうとして、機関を後進にかけてバウスラストを使用したため、潮流により船尾が左方に圧流され、A船に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・操船者は、自船の性能及び操縦特性を熟知して慎重な操船を行うこと。 ・船長は、着岸予定場所の係留船の状況等を考慮し、入港の取りやめを検討すること。