

船舶事故調査報告書

令和5年3月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	係船索等損傷
発生日時	令和3年12月25日 11時30分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港住吉泊地 大分港住吉西防波堤灯台から真方位132°780m付近 (概位 北緯33°15.1′ 東経131°36.2′)
事故の概要	油送船たまりき丸は、着岸作業中、投錨した右舷錨が係船中の二硫化炭素運搬船新日硫丸の錨鎖に掛かり、これを解こうとした際、新日硫丸が引かれて、新日硫丸の係船索が切断し、新日硫丸は風に圧流され、係船中の油送船三洋丸に接触した。
事故調査の経過	令和4年4月21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 油送船 たまりき丸、499トン 141266、玉力汽船株式会社 B 二硫化炭素運搬船 新日硫丸、179トン 134057、株式会社宝山 C 油送船 三洋丸、499トン 143490、三洋海運商会
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、四級（航海） C 船長C、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B 船尾左右係船索切断、右舷船尾部に擦過傷 C 左舷中央部ハンドレール支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 4～5、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期 大分県大分市には、令和3年12月24日10時58分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であつた。
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、ふだんは住吉泊地では、両舷錨を投下し、後進で岸壁に接近した後、正船尾から岸壁に送った係船索で係船（以下この係船状態を「船尾着け」という。）していた。 船長Aは、西南西から東北東に延びる住吉泊地第14号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船尾着けしているB船の西方に係船できる場所があつたので、B船の西方約40mの場所（以下「A船係船場所」という。）に船尾着けすることとし、A船係船場所に向けて南南東進した。

	<p>船長Aは、A船係船場所の沖で主機を停止して左舷錨を投下し、主機と左舷錨を操作してA船を反転させた後、右舷錨を投下した。</p> <p>船長Aは、揚錨機のブレーキを緩めた状態で両舷錨鎖を繰り出しながら、A船係船場所に向けて後進していたところ、左舷錨鎖が繰り出されなくなり、左舷錨を引きずっていることに気付いた。</p> <p>船長Aは、着岸操船をやり直す目的で、A船の後進を止め、両舷錨を巻き上げたところ、右舷錨がB船の左舷錨鎖を引っ掛けた状態で海面上に現れたのを認め、右舷錨がB船の左舷錨鎖に引っ掛かった状態のまま、錨鎖を繰り出しながら一旦A船をA船係船場所に船尾着けした。</p> <p>船長Aは、B船乗組員の協力を得て右舷錨を外そうと思ったが、B船が無人でB船乗組員への連絡手段を知らず、また、タグボート又は台船（以下「タグボート等」という。）の支援を要請することも検討したが、風が更に強くなることが予想されており、タグボート等が到着するまで、狭い港内でA船の安全を保つことが難しいと判断し、単独で右舷錨を外すこととした。</p> <p>A船は、船長Aが、B船の船首方向に移動したのち、錨の絡みを外そうとして船位を保持する目的で主機を使用中、右舷錨を介してB船の左舷錨鎖を引っ張り、B船を岸壁から離れる方向に引っ張ったので、B船の船尾係船索を切断した。その後、B船は、北西風を受けて東方に圧流されて振れ回り、B船の東方に係船していたC船の左舷中央部に接触した。</p> <p>船長Aは、ふだん船尾着けに係船する際、隣に並ぶ他船から約40mの距離をとって係船しており、本事故当時、風力4～5の北西風を受けていたものの、風による影響は大きくないので、ふだんと同様の操船手順により東方に並ぶB船との距離を約40m隔てて着岸できると思い、係船場所を選定した。</p> <p>住吉泊地では、令和2年12月31日にも、本事故時と同様、風力5の北西風が吹く状況下、A船係船場所と同じ場所に船尾着けに係船する目的で着岸操船を行っていた船舶が、東方に圧流され、同場所の東方約20mの場所に係船していた他船に衝突したことがあった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、風力4～5の北西風が吹く状況下、船尾着けの着岸操船中、船長Aが、ふだんと同様の操船手順により、同じく船尾着けしていたB船との距離を西方約40m隔てて着岸できると判断して、着岸しようとした際、北西風を受けて東方に圧流され、B船にふだんよりも接近して錨を投下したことから、右舷錨がB船の左舷錨鎖に掛かり、これを単独で解こうとして船位を保持する目的で主機を使用中、右舷錨を介してB船の左舷錨鎖を引っ張り、B船を岸壁から離れる方向に引っ張ったことによりB船の係船索を切断し、更にB船が圧流されてC船に接触したものと考えられる。</p>

	<p>船長Aは、A船の右舷錨がB船の左舷錨鎖に掛かった際、B船が無人でB船の乗組員の協力への連絡手段を知らず、また、タグボート等の支援を得られるまでA船の安全を確保できないと判断したことから、単独で右舷錨を外すこととしたものと考えられる。</p> <p>B船は、船尾着けで係船中、入港してきたA船の右舷錨がB船の左舷錨鎖に絡んだ際、A船がこれを解こうとして操船中にA船に引っ張られ、船尾の係船索を切断されたことから、北西風に圧流されて振り回り、C船に接触したものと考えられる。</p> <p>C船は、船尾着けで係船中、船尾係船索を切断され圧流されたB船に接触されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、風力4～5の北西風が吹く状況下、船尾着けの着岸操船中、船長Aが、ふだんと同様の操船手順により、同じく船尾着けしていたB船の西方約40m隔てて着岸できると判断して着岸しようとした際、北西風を受けて東方に圧流され、B船にふだんよりも接近して錨を投下したため、右舷錨がB船の左舷錨鎖に掛かり、これを単独で解こうとして船位を保持する目的で主機を使用中、右舷錨を介してB船の左舷錨鎖を引っ張り、B船を岸壁から離れる方向に引っ張ったことによりB船の係船索を切断し、B船が圧流されてC船に接触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"> ・ 船長は、強風下に船尾着けで着岸する際、着岸操船中の風による圧流を考慮し、風下に並ぶ他船との距離を十分に隔てた係船場所を選定すること。