

船舶事故調査報告書

令和5年6月7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4年6月22日 08時00分ごろ
発生場所	愛媛県今治市菊間港北東方沖 菊間太陽石油シーバース灯から真方位042° 1,340m付近 (概位 北緯34° 03.8′ 東経132° 51.8′)
事故の概要	作業船第3たいようは、オイルフェンス搭載船第2たいようを右舷に横抱きし、錨泊中の起重機船くるしま10号に接舷作業中、くるしま10号に2隻係留していた作業船のうち交通船兼作業船第10アイエン丸に衝突した。
事故調査の経過	令和4年7月4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 作業船 第3たいよう、85トン 141591、太陽石油株式会社 B オイルフェンス搭載船 第2たいよう、総トン数不詳 なし、太陽石油株式会社 C 起重機船 くるしま10号、総トン数不詳（全長55m） なし、アイエン工業株式会社 D 作業船兼交通船 第一アイエン丸、14トン 290-61716愛媛、アイエン工業株式会社 E 交通船兼作業船 第10アイエン丸、1.1トン 281-43655愛媛、アイエン工業株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A なし B なし C なし D なし E 右舷中央部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 霧、風向 南西、風速 約1.2m/s、視程 約10m 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 南西 約0.9ノット 今治市には、令和4年6月22日00時33分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか5人が乗り組み、船長Aが操船を行い、作業員1人を乗せ、オイルフェンスを搭載したB船を右舷横抱き状態とし、菊間港北東方沖に錨泊中のC船に接舷する目的で、菊間港を出港し

	<p>た。</p> <p>船長Aは、視界が悪く、C船のクレーンの先端のみ目視できる状態で、レーダーを見ながらC船に接近し、レーダーでC船にD船が係留していることに気付いたものの、D船1隻のみが係留していると思ひ、D船を挟んでE船もC船に係留していることに気付かないまま、C船の左舷船尾部にA船の左舷を接触しようと接近中、A船の左舷船尾部がE船の左舷中央部に衝突した。</p> <p>C船は、シーバースの海底油送管保守作業の目的で錨泊していた。</p> <p>D船は、C船の左舷船首部に、無人で右舷着けで係留し、E船は、D船の左舷に無人で右舷着けで係留していた。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、菊間港北東方沖において、濃霧注意報が発表され、霧により視程が約10mとなった状況下、B船を右舷横抱き状態として、錨泊中のC船に接舷作業中、船長Aが、レーダーを見ながらC船にD船1隻のみが係留していると思ひて接近したことから、D船を挟んでE船もC船に係留していることに気付かないまま、E船に接近し、A船の左舷船尾部がE船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、菊間港北東方沖において、濃霧注意報が発表され、霧により視程が約10mとなった状況下、A船が、B船を右舷横抱き状態として、錨泊中のC船に接舷作業中、船長Aが、レーダーを見ながら、C船にD船1隻のみが係留していると思ひて接近したため、D船を挟んでE船もC船に係留していることに気付かないまま、E船に接近し、A船の左舷船尾部がE船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、錨泊中の起重機船に接舷する際、事前に作業船等の係留状況を正確に把握した後、接近すること。</li> </ul>