

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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5年5月8日 19時29分ごろ
発生場所	広島県呉市呉港 小麗女島灯台から真方位088° 1.2海里付近 (概位 北緯34° 14.5′ 東経132° 32.6′)
事故の概要	貨物船S MERMAIDは、出港操船中、岸壁に衝突した後、係留中の貨物船さんのうに衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月16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 貨物船 S MERMAID（大韓民国籍）、1,599トン 9344887（IMO番号）、DONGBANG TRANSPORT LOGISTICS CO., LTD. B 貨物船 さんのう、279トン 143326、株式会社八重垣船舶
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） 機関士A（ミャンマー連邦共和国籍）、免状不詳 B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 球状船首に凹損、右舷船尾部に亀裂等 B 左舷船首部ブルワークに凹損、左舷船首部ハンドレールに曲損、 左舷船尾部に擦過傷 岸壁 防舷材及び車止めの破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長A及び機関士Aほか11人（大韓民国籍1人、ミャンマー連邦共和国籍10人）が乗り組み、呉港川原石南ふ頭岸壁の南東側の係留場所（以下「本件係留場所」という。）を左舷着けの態勢から離岸し、右舷方に6節（1節の長さが約27.5m）伸ばしていた右舷錨の錨鎖を巻いていった。 A船は、船長Aが操船指揮を行い、航海士の1人（以下「航海士A」という。）がエンジンテレグラフの操作に、甲板員が手動操舵にそれぞれ当たり、岸壁から十分に離れたところで主機を微速力前進としたが、錨鎖を約3節巻き込んだところで揚錨機が止まり、右舷錨に抑止された状態で前進しながら右回頭を始めた。 船長Aは、A船が反転して本件係留場所の方に向きながら右回頭を続けたので、行きあしを止めようと航海士Aに主機の微速力後進を指

示し、左舵を取った。

機関室にいた機関士Aは、主機から煙が出てきたので機関員と対応しようとしていたところに、船橋からエンジンテレグラフにより主機の中立、微速力後進の指示を受け、一旦主機を中立としたものの、クラッチを切り替えずに前進としたまま主機を微速力前進の回転数に上げた。

船長Aは、主機が後進にならないので、船橋及び機関室間の連絡に使用していたトランシーバーで機関室に半速力後進を指示したものの、機関士Aが依然としてクラッチを前進としたまま主機の回転数を上げた。

A船は、左転して本件係留場所の北西方に係留していたB船の前方に向かって前進し始め、船長Aが再びトランシーバーで全速力後進を指示したが、機関士Aがクラッチを前進としたまま主機の回転数を更に上げ、B船の船首前方に向かうように前進し、球状船首部先端が岸壁に衝突した後、左舷船首部がB船の左舷船首部に衝突した。(図1参照)

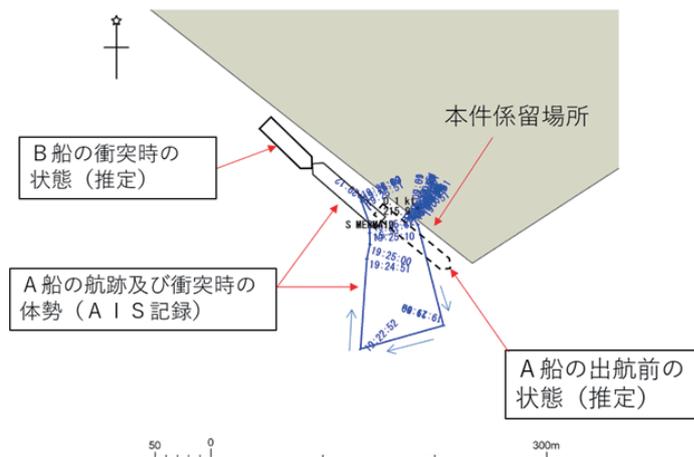


図1 航行経路図

船長Aは、機関士Aから、エンジンテレグラフ及びトランシーバーにより連続して主機の後進を指示されたものの、クラッチを前進としたまま主機の回転数を上げ続けたことについて、主機から煙が出てきたことへの対応に意識が向き、主機の操作を連続して誤ってしまったとの報告を本事故後に受けた。

A船は、B船への衝突後に右舷船尾部が岸壁に衝突して行きあしが止まり、離岸作業の支援を行っていた作業員の支援を受けて岸壁に係留し、同作業員所属の会社が、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

A船の機関長は、機関室の管制区画にいたが、機関士Aが船長Aの指示と異なった操作を行っていることに気付かなかった。

	<p>A船の揚錨機は、本事故後、油圧モーターの故障により揚錨中に作動しなくなったことが判明し、修理が行われた。</p> <p>B船は、本件係留場所の北西方約100～150mの場所で南東方に船首を向け、右舷錨を入れて左舷着けで係留中、A船が衝突した。</p> <p>B船は、A船と衝突した際、船内にいた乗組員3名が、衝突の音と衝撃に気付いて船体の被害等を確認し、ほとんどの係留索が切れていたため、主機を始動して沖に退避した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、左舷着けの状態から出港操船中、揚錨機の故障により右舷錨の錨鎖の巻き上げが約3節で停止し、右舷錨に抑止された状態で前進しながら右回頭した際、船長Aが、左舵を取り、行きあしを止めようと主機の後進を指示したものの、機関士Aがクラッチを前進としたまま主機の回転数を上げたことから、係留中のB船の前方に向かって前進し、岸壁に衝突した後、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関士Aは、船橋からテレグラフ等により主機の後進の指示を連続して受けたものの、主機から煙が出ていたことへの対応に意識を向けていたことから、主機の操作を誤り、クラッチを前進としたまま主機の回転数を上げ続けたものと考えられるが、その状況については、機関士Aから情報が得られなかったことから明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、本件係留場所の北西方に左舷着けで係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が、左舷着けの状態から出港操船中、揚錨機の故障により右舷錨の錨鎖の巻き上げが約3節で停止し、右舷錨に抑止された状態で前進しながら右回頭した際、船長Aが、左舵を取り、行きあしを止めようと主機の後進を指示したものの、機関士Aがクラッチを前進としたまま主機の回転数を上げたため、係留中のB船の前方に向かって前進し、岸壁に衝突した後、B船と衝突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及び被害の軽減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、出港操船中、主機が指示どおりに運転されていないと思ったときには、主機を一旦停止し、機関室の状況を確認してから運転の指示を行うこと。 ・ 船長は、機関及び錨による制御不能の状態、周囲の障害物に接近するときには、甲板上の乗組員を退避させるとともに、付近の船舶に汽笛などによる注意喚起を行うこと。