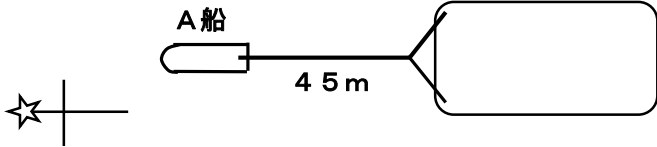
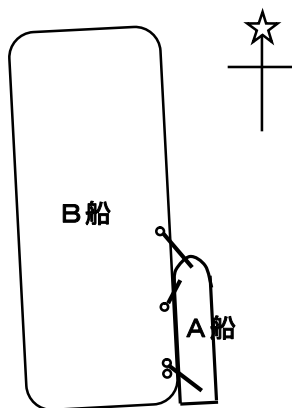


船舶事故調査報告書

令和8年3月25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7年4月7日 10時30分頃 |
| 発生場所 | 岡山県倉敷市水島港 水島港八幡防波堤灯台から真方位113° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯34° 30.1′ 東経133° 42.0′） |
| 事故の概要 | 引船第二鳳晴丸は、台船TK-1に横着け作業中、TK-1に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和7年5月15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 引船 第二鳳晴丸、19.63トン 270-41920広島、有限会社大鳳海運（A社）、日東タグ株式会社（B社、用船者） B 台船 TK-1、約1,055トン なし、宗田造船株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長A、一級小型 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 左舷船尾部空所に亀裂等 B 右舷船尾部外板に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約10～12m/s、視界良好 海象：波向 南南西、波高 約0.5～1.0m |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長Aほか1人（以下「甲板員A」という。）が乗り組み、B船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、水島港内の企業岸壁に向け、香川県丸亀市丸亀港の岸壁を出航した。（図1参照）</p>  <p style="text-align: center;">図1 A船引船列のえい航状況</p> <p>A船引船列は、船長AがA船の操舵室で単独で当直につき、倉敷市玉島ハーバーアイランド（水島臨海工業地域）東方約0.8M沖を約6ノット（kn）の対地速力で自動操舵によって北進した。</p> <p>船長Aは、B船を水島港内の企業岸壁に船首着けさせる必要があったので、A船をB船の右舷船尾部に着けて横着けした状態で航行</p> |



A船がB船を横抱きした時の係船索を取った状態

させることとした。

船長Aは、倉敷市所在の工場西方の高梨川下流に差し掛かったところで、A船をB船に横着けする作業を開始した。

船長Aは、A船の左舷甲板通路で、目視によってB船を確認しながら、遠隔操縦装置（リモコン）でA船を操船し、甲板員Aは、船首部で待機していた。

船長Aは、B船が南南西方からの風波で北北東方に圧流されていたので、早く横着け作業を終了させようと焦っていた。

船長Aは、A船引船列を航行させた状態で、A船をB船の右舷船尾部付近に向けて移動させて横着けすることとした。（図2①、図2②、写真1参照）



写真1 A船の左舷船首部及び船尾部にB船の係船索をそれぞれ取った状態

船長Aは、海上が荒れて波で船体が上下動していた中、焦ってA船をB船の船尾部付近に移動させようとしたので、A船をふだんの位置よりB船の船尾寄りに移動させた。（図2③参照）

船長Aは、急いでA船をB船の船首方向に移動させて、B船から離れようと、速力を上げ、リモコンの舵ダイヤル（以下「舵ダイヤル」という。）を慌てて右に大きく回した。このため、A船は、船尾が左に振れて、左舷船尾部がB船の右舷船尾部に衝突した。（図2④参照）

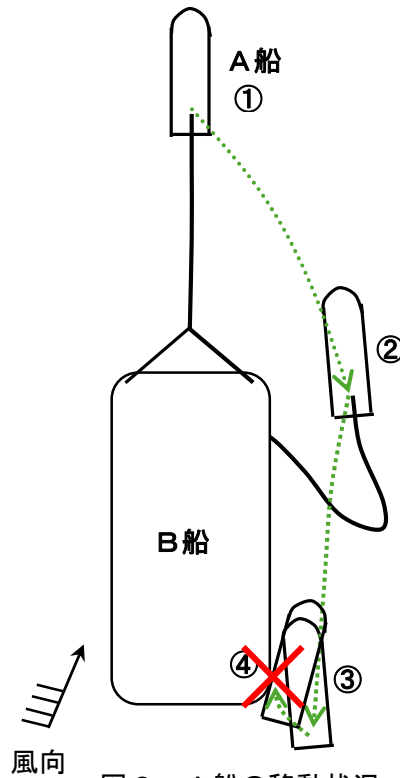


図2 A船の移動状況

船長Aは、A船をB船に横着けしてB船を水島港内の企業岸壁に着岸させた。

船長Aは、A船の損傷状況を確認したところ、左舷船尾部付近の海面に浮遊する油を認めた。

船長Aは、B社に本事故の発生を連絡し、B社から倉敷市に所在する企業の浮棧橋に向かうよう指示を受け、A船を同棧橋に着棧させた。

B社は、A船の周囲にオイルフェンスを設置し、ダイバーによる潜水調査等を実施したところ、破口が生じた空所（以下「損傷した空所」という。）と予備の燃料タンクとの隔壁に腐食が確認された。（写真2参照）



写真2 A船及び損傷した空所の損傷状況

| | |
|---------------------|--|
| | <p>B社は、外板の破口等を修理した後、損傷した空所等からA重油が混じった海水を抜き取り、漏油がないことを確認した。</p> <p>船長A及びB社は、A船の航行に支障がなく、流出した油も少ないと思い、本事故直後に本事故の発生及び油の流出を海上保安庁に直ちに通報しなかった。</p> <p>A船は、水島港内の企業岸壁に戻り、鋼材等を積み込んだB船をえい航して、愛媛県^{いまぼり}今治市今治港に向けて出航した。</p> <p>B社が後日抜き取った油等を調査したところ、抜き取った油等の量は、4,400ℓであり、そのうちA重油が3,500ℓであった。流出したA重油の量は不明であった。</p> <p>A船及びB船は、本事故時、正式な油防除資材等を備えていなかった。</p> |
| <p>分析</p> | <p>A船は、南南西方からの強い風と波を受ける中、船長Aが、A船をB船に横着けしようとしたことから、北北東方に圧流されたB船から急いで離れようとB船近くで右に大舵角を取ったことにより、船尾が左に振れて、左舷船尾部がB船の右舷船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、海上が荒れて波で船体が上下動していたものの、B船を水島港内の企業岸壁に船首着けさせる必要があったことから、風波の影響を考慮せず、A船をB船に横着けしようとしたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、横着け作業を早く終わらせようと焦ってA船を移動させたことから、B船との位置がふだんの位置からずれ、位置を修正しようとし、B船から急いで離れようとしたものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、南南西方からの強い風と波を受ける中、船長Aが、A船をB船に横着けしようとしたため、北北東方に圧流されたB船から急いで離れようとB船近くで右に大舵角を取ったことにより、A船の船尾が左に振れて、A船がB船に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"> ・引船の船長は、台船をえい航状態から横着け状態等に変更する場合、風波の影響を考慮した上で、安全かつ適確に横着け作業等を行うこと。 ・船長は、燃料油等の流出を確認した場合、速やかに海上保安庁等に通報するとともに、燃料タンクの空気の閉鎖等の更なる油の流出防止、オイルフェンスの設置等の油の拡散防止等の措置を採ること。 |

付図1 事故発生経過概略図

