

船舶事故等調査報告書

平成21年3月26日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

事故等番号	2009門第9号
事故等名	作業船安藝運航不能(推進器損傷)
発生年月日時刻	平成20年12月10日07時45分ごろ
発生場所	関門航路第30号灯浮標から真方位219° 300m (北緯33° 56. 1' 30"、東経130° 56. 3' 30")
事故等調査の経過	調査の概要:平成21年1月8日門司・地方事故調査官が海難報告書、A船及びB船に 関する書類等を精査し、船舶所有者から事故概況を電話聴取 原因関係者からの意見聴取:意見なし
事実情報	
船種・船名・総トン数 IMO 番号 船舶所有者等	A 引船 ^{ジャン ジュン} JIANG JUN(パナマ共和国船籍) 495トン 9483645 MEIYU MARINE S.A.,INC.(船舶所有者)
船種・船名・総トン数 船舶番号 船舶所有者等	B バージ 舞 2, 283トン(国際総トン数) なし 宗田造船株式会社(船舶所有者)
船種・船名・総トン数 船舶番号 船舶所有者等	C 作業船 安藝 188. 89トン 120209 春風海運株式会社(船舶所有者)
乗組員等に関する情報	A 船長 免状不詳 B なし C 船長 五級海技士(航海)
負傷者	A なし B なし C なし
損傷	A なし B なし C 左舷機の推進器翼に曲損
事故等の経過	C船は、C船長ほか3人が乗り組み、A船が曳航するB船の曳航及び着岸補助作業の 目的で、関門港門司区西海岸を発し、関門航路西口に向かった。 C船は、A船と合流したのち、B船を横抱きして同補助作業を開始し、A船及びB船の 着岸予定である関門港下関区あるかぼーとに向かった。 C船は、その後、010° の針路、約3ノットの対地速力で航行中、西流の最強時を過ぎ たころ、A船長が打合せよりも早めに曳航索を解放しようとしたので、C船長は曳航索 を解放しないよう助言したが、A船長はその助言を無視して曳航索を解放したため、 平成20年12月10日07時45分ごろ、C船の両舷機推進器に曳航索を巻き込んだ。 当時、天候は霧、風はほとんどなく、視程は50ないし100m、潮候は下げ潮の初期 で、約5ノットの西流があった。

分析	気象・海象の関与 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし C船長は、作業打合せのときA船長に対し、曳航索の解放時期について、潮流の影響を受けにくい岸壁付近で曳航索を解放するよう打合せを行っていたが、A船長は打合せよりも早めに曳航索を解放した可能性があると考えられる。 本事故発生時は西流の最強時を過ぎたところで、約5ノットの西流があった可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、A船が、強潮流を考慮した曳航索の解放を適切な時期に行わなかったため、C船の両舷推進器に曳航索を巻き込んだことにより発生した可能性があると考えられる。	
その他の事項	なし	