

船舶事故調査報告書

平成23年6月2日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年7月14日 06時35分ごろ
発生場所	千葉県千葉港 千葉市千葉港丸紅シーバース灯から099° 1,500m付近（概位 北緯35° 35.6′ 東経140° 05.7′）
事故調査の経過	平成22年7月14日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 自動車運搬船 きぬうら丸、12,691トン 140422、泉汽船株式会社 161.96m×27.60m×18.93m、鋼 ディーゼル機関、11,935kW、平成18年10月 B コンテナ船 ^{オーエスジー ビューテック} O S G BEAUTEC（香港）、7,464トン 9361275（IMO番号）、BEAUTEC MARITIME LIMITED（香港） 121.24m×20.60m×10.80m、鋼 ディーゼル機関、7,200kW、2005年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年12月6日 免状交付年月日 平成21年6月23日 免状有効期間満了日 平成26年12月5日 B 船長B（中華人民共和国籍） 男性 36歳 船長免状（中華人民共和国発給）
死傷者等	なし
損傷	A 船尾右側端外板に破口 B 前部左舷側外板に破口及び擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか12人が乗り組み、千葉港第3区にある「中央ふ頭の南岸」（以下「中央ふ頭南岸」という。）に位置するF岸壁に入船左舷着けをして荷役作業を行っていた。 船長Aは、自室で待機していたときに衝撃を感じ、昇橋したところ、港口に向かう態勢のB船を目撃した。 B船は、船長Bほか17人が乗り組み、中央ふ頭南岸に位置するG岸壁に入船左舷着けをして荷役作業を行い、コンテナ貨物2,517tを積載して離岸作業を開始した。 B船は、船長Bが操船を行い、前部スプリングを除く全係留索を放し、船体がG岸壁とほぼ平行に約20m離れたところで、前部スプリングライ

	<p>ンを放し、バウスラスト、舵及び機関を使用して右回頭を始めたが、中央ふ頭南岸に向けて吹き付ける風力6の風に圧流され、平成22年7月14日06時35分ごろ、B船の前部左舷側がA船の船尾右側端に衝突した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴、風向 南南西、風力 6、視界 良好 海象：波高 約1m 強風波浪注意報が発表されていた。</p>	
その他の事項	<p>中央ふ頭南岸には、DからHの各岸壁が港奥から順に配置されている。 船長Aは、本事故発生後、荷役作業に当たっていたA船の一等航海士から、B船が右回頭する際のB船と岸壁との距離が不十分であったと聞いた。 船長Bは、B船で初めて船長職を執るようになり、船長経験は約1年半であった。また、中央ふ頭南岸には約10回着岸していた。 B船の船舶管理会社は、安全管理マニュアルにおいて、離岸に際しては、事前に気象情報を入手して分析を行い、風力5を超える場合には、タグボートの使用を勧めていた。 船長Bは、05時ごろから天候が悪化したため、タグボートを手配したところ、タグボートの使用可能時刻が出港予定時刻以後であることから、タグボートの支援を得ずに離岸することとした。 B船は、外国船舶監督官から技術基準適合命令書を受け、臨時修理を行って出港した。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり B船は、千葉港第3区にある中央ふ頭南岸において、入船左舷着けの状態から離岸し、前進右回頭して港口に向かう際、同南岸からの離隔距離が適切でなかったため、同南岸に吹き付ける風に圧流され、同南岸に係留中のA船に衝突したものと考えられる。 船長Bは、天候が悪化したため、安全管理マニュアルに基づいてタグボートを手配したところ、タグボートの使用可能時刻が出港予定時刻以降であることから、タグボートの支援を断念した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、千葉港第3区において、中央ふ頭南岸に向けて風力6の風が吹き付ける状況下、同南岸を離れ、前進右回頭して港口に向かう際、同南岸からの離隔距離が適切でなかったため、右回頭中に圧流されて同南岸に係留中のA船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	