

船舶事故調査報告書

平成23年12月15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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年3月1日 09時50分ごろ
発生場所	愛知県東海市東海元浜ふ頭北方沖 愛知県名古屋市所在の名古屋港高潮防波堤中央堤東灯台から真方位 045°4海里付近 （概位 北緯35°02.6′ 東経136°52.6′）
事故調査の経過	平成23年4月21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 貨物船 第八栄福丸、488トン 134439、筒井海運株式会社 70.14m×13.20m×7.20m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成8年10月 B 油タンカー 第三嘉栄丸、94トン 129714、株式会社嘉栄商会 34.95m×7.40m×2.50m、鋼 ディーゼル機関、228kW、昭和61年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成12年8月23日 免状交付年月日 平成22年8月13日 免状有効期間満了日 平成27年9月15日 B 船長B 男性 54歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和53年12月8日 免状交付年月日 平成22年7月8日 免状有効期間満了日 平成27年7月18日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部亀裂 B 右舷船首部擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、東海元浜ふ頭北方沖において錨泊中、B船は、船長Bほか1名が乗り組み、燃料補給のためにA船左舷側へ接舷後、接舷場所をA船右舷側へ変更することになり、A船左舷側から後進をかけて離船作業中、A船船尾が左舷側に振れ回るとともに、後進をかけていたB船船首が右転して平成23年3月1日09時50分ごろA船の左舷船尾部とB船右舷船首部が衝突した。

	<p>船長Bは、B船が一軸右回り船であり、後進時に船首が右転する特性があることを認識していた。</p> <p>船長Bは、A船の左舷側から離船する際、風及び潮流の影響を考慮せず、B船の船尾部とA船との距離を離すことなく後進をかけた。</p> <p>本事故による油の流出及び浸水はなかった。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮流 南流</p>								
その他の事項	<p>A船は、本事故発生時、空船状態で錨泊中であつたが、主機及び操舵装置等を停止して錨泊を開始した直後であつた。</p> <p>本事故発生前、北西の風と南向きの潮流があつたが、A船及びB船の船首は南西方向を向いていた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>B船は、東海元浜ふ頭北方沖において、錨泊中のA船の左舷側から離船する際、船長Bが、風や潮流の影響を考慮せず、A船との距離を離すことなく後進をかけたことから、左舷側に振れ回つたA船の船尾部と右転したB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A なし、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B あり	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	B船は、東海元浜ふ頭北方沖において、錨泊中のA船の左舷側から離船する際、船長Bが、風や潮流の影響を考慮せず、A船との距離を離すことなく後進をかけたことから、左舷側に振れ回つたA船の船尾部と右転したB船の船首部とが衝突したものと考えられる。
乗組員等の関与	A なし、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B あり								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	B船は、東海元浜ふ頭北方沖において、錨泊中のA船の左舷側から離船する際、船長Bが、風や潮流の影響を考慮せず、A船との距離を離すことなく後進をかけたことから、左舷側に振れ回つたA船の船尾部と右転したB船の船首部とが衝突したものと考えられる。								
原因	<p>本事故は、B船が、東海元浜ふ頭北方沖において、錨泊中のA船の左舷側から離船する際、船長Bが、風や潮流の影響を考慮せず、A船との距離を離すことなく後進をかけたため、左舷側へ振れ回つたA船の船尾部と右転したB船船首部とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>								
参考	<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"> ・錨泊船への接舷又は離船に際しては、錨泊船や自船の動きに注意すること。 								