

# 船舶事故調査報告書

平成24年9月27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 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年2月27日 16時55分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉第4区 千葉県市原市所在の千葉港極東石油シーバース灯から真方位264°2海里付近 (概位 北緯35°30.8' 東経139°59.8')
事故調査の経過	平成24年4月17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 油タンカー 第七十二 <sup>えいざん</sup> 英山丸、3,495トン 140944、山本汽船株式会社 98.68m (Lr) × 16.00m × 8.20m、鋼 ディーゼル機関、2,942kW、平成20年12月28日 B 油タンカー 第七 <sup>こうせい</sup> 光正丸、127トン 128327、福恵船舶株式会社 34.80m × 7.20m × 3.20m、鋼 ディーゼル機関、257kW、昭和60年2月7日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和57年3月23日 免状交付年月日 平成20年5月29日 免状有効期間満了日 平成25年12月11日 B 船長B 男性 67歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年7月15日 免状交付年月日 平成21年5月27日 免状有効期間満了日 平成26年12月24日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A なし B 船橋甲板右舷前部のブルワーク凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、千葉港千葉第4区の企業の

	<p>第3棧橋（以下「第3棧橋」という。）を出港し、第3棧橋北西方沖において機関を停止して錨泊を開始した。</p> <p>B船は、船長Bほか2人が乗り組み、重油約190klを積載し、A船に燃料を補油するため、第3棧橋西方沖で漂泊中、A船が第3棧橋を出港したのを認め、A船の左舷船尾方から追従した。</p> <p>船長Bは、A船が錨泊したのを確認し、A船の左舷方で回頭したのち、A船の振れ回りを確認せず、A船の左舷船尾方から機関の停止及び後進を繰り返しながら、行きあしを保って接近したところ、A船の船尾が左舷側に振れ回ってB船に接近していることに気付き、左舵を取ったのちに右舵を取ってA船との距離を離そうとした。</p> <p>両船は、平成24年2月27日16時55分ごろA船の左舷船尾部とB船の右舷中央部とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、両船の損傷状況を確認して補油作業を行ったのち、A船は運航を開始し、B船は京浜港川崎区に帰航した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 3～4、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長Aは、B船がA船に接近する際、A船が錨泊した直後で振れ回りがあったので、接近するのが少し早いと感じた。</p>
<b>分析</b> 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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>B船は、千葉港千葉第4区において、錨泊直後のA船に補油を行う予定で接近中、船長BがA船の振れ回りを確認しなかったことから、A船の左舷船尾方から接近していたところ、左舷側に振れ回ったA船の船尾部とB船の右舷中央部とが衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、B船が、千葉港千葉第4区において、錨泊直後のA船に補油を行う予定で接近中、船長BがA船の振れ回りを確認しなかったため、A船の左舷船尾方から接近していたところ、左舷側に振れ回ったA船の船尾部とB船の右舷中央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>
<b>参考</b>	<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"> <li>・錨泊中の船舶に接舷するときは、錨泊船の振れ回りを考慮して接近すること。</li> </ul>