

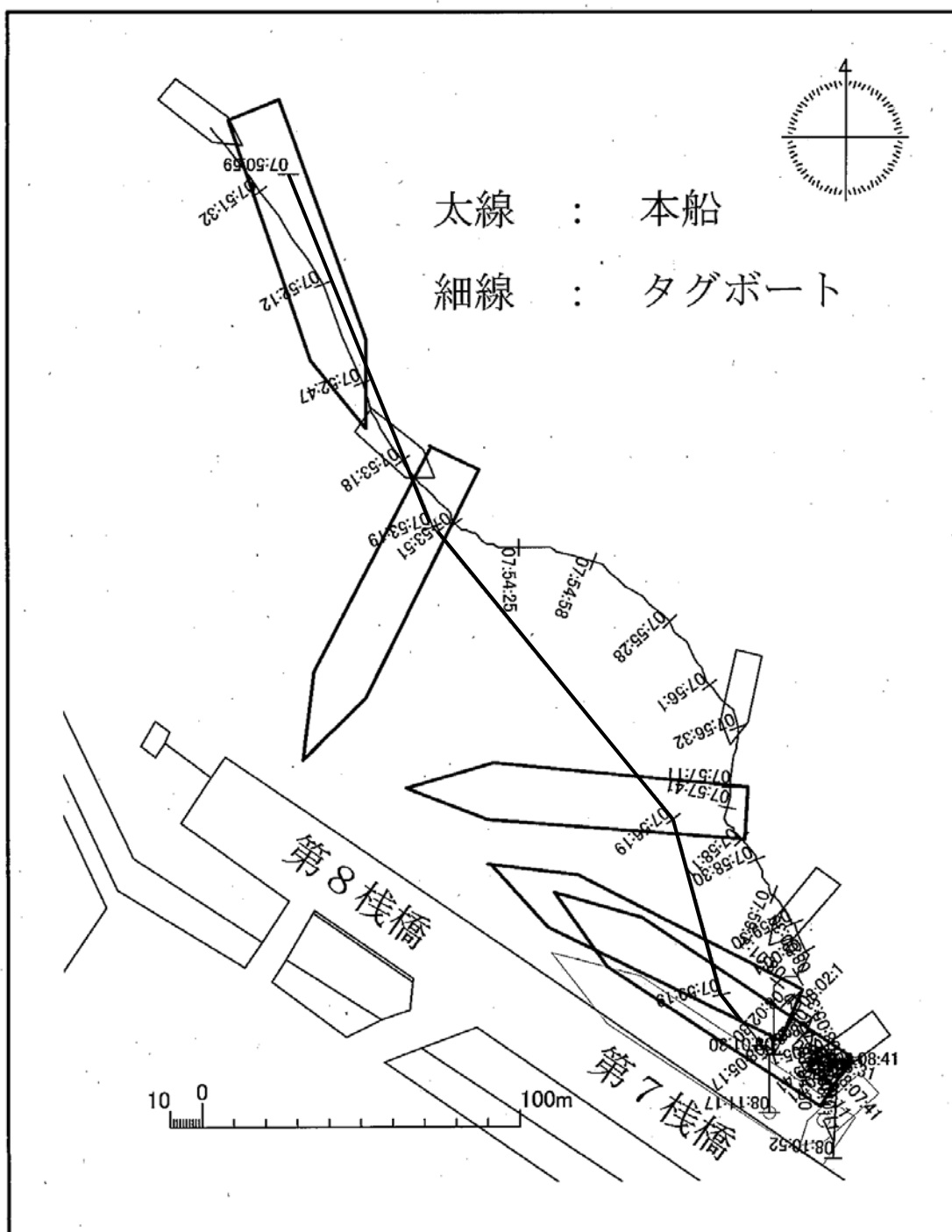
船舶事故調査報告書

平成24年4月26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（岸壁）
発生日時	平成23年3月16日 07時54分ごろ
発生場所	千葉県市原市千種海岸所在の企業の専用岸壁 千葉港極東石油シーバース 灯台から真方位197°650m付近 （概位 北緯35°30.7′ 東経140°02.1′）
事故調査の経過	平成23年3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	ケミカルタンカー ^{サンライズ サクラ} SUNRISE SAKURA（パナマ共和国籍）、4,744トン 9140475（IMO番号）、SHOKUYU NAVIGATION CO SA（船舶所有者）、サンテクノマリン株式会社（船舶管理会社） 99.08m×18.20m×9.00m、鋼 ディーゼル機関、2,721kW、1996年
乗組員等に関する情報	船長 男性（大韓民国籍） 63歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2009年7月16日 （2014年5月14日まで有効） 水先人 男性 61歳 東京湾水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成20年3月18日 免状交付年月日 平成20年3月18日 有効期限満了日 平成25年3月17日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に破孔 岸壁 コンクリート部に擦過傷
事故の経過	本船は、船長ほか18人が乗り組み、フェノール約1,998t、IPソルベント約791tを積載し、水先人が、水先を行い、千葉県市原市千種海岸所在の企業の専用岸壁手前の水域において、岸壁に出船左舷着けするため、船首スラストを使用せず、タグボート1隻を右舷船尾に付け、タグボートの押力のみで右回頭を行っていたところ、平成23年3月16日07時54分ごろ同専用岸壁に本船船首がほぼ直角に衝突した。 （付図1 推定航行経路図、付表1 AIS情報記録による船位等 参照）
気象・海象	気象：天気 晴、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の末期、潮高 約1m

<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約4.37m、船尾約4.80mであった。</p> <p>水先人は、本船と岸壁までの距離をタグボートの報告から得ており、自ら目測及び本船レーダーによる距離測定を行っていなかった。また、本船乗組員にもレーダーによる距離測定を行わせていなかった。</p> <p>タグボートは、タグボートのレーダー映像から推算し、本船と岸壁までの距離を水先人に報告していた。</p> <p>船長は、船首配置の乗組員から、目測による岸壁までの距離の報告を受けて水先人に伝達していた。水先人は、自らの経験から、タグボートから報告された距離を信用していた。</p> <p>船長は、岸壁までの距離が近いと感じ、主機を2度後進にかけた。1度目は水先人の要求に応じすぐに停止し、2度目は岸壁に衝突する直前であった。</p>	
<p>分析</p>	<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 なし</p> <p>水先人は、目測による確認を、また、本船のレーダーを使用しての距離測定を適切に行わず、タグボートから報告されていた本船から岸壁までの距離が、正確であると思いついていたものと考えられる。</p> <p>船長は、水先人の操船に不安を感じたとき、操船指揮を明確にとらなかった可能性があると考えられる。</p> <p>タグボートは、水先人から要求されていた本船と岸壁までの距離測定において、起点となる本船の場所を勘違いしていたか、又はタグボートのレーダー画像から推算する手順に間違いがあった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、千葉県市原市千種海岸所在の企業の専用岸壁前面の水域で出船左舷着けのための右回頭中、水先人が、本船から岸壁までの距離測定を適切に行わなかったため、前進速力を減ずる時機を逸し、また、船長が、水先人の操船に不安を感じたとき、操船指揮を明確にとらなかったため、千種海岸所在の企業の専用岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S情報記録による船位等

時刻 (時-分-秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
本船					
07:50:59	35-30-49.8	140-02-04.2	160	147	1.6
07:53:19	35-30-46.2	140-02-06.0	207	163	1.7
07:56:19	35-30-43.2	140-02-09.0	275	146	1.0
07:59:19	35-30-41.4	140-02-09.6	297	141	0.5
08:05:17	35-30-40.8	140-02-10.2	304	138	0.1
08:11:17	35-30-40.2	140-02-10.2	304	161	0.0
08:14:16	35-30-40.2	140-02-10.2	304	187	0.0
タグボート					
07:51:01	35-30-50.3	140-02-03.2	126	138.4	1.9
07:51:32	35-30-49.6	140-02-03.9	129	142.5	1.7
07:52:12	35-30-48.7	140-02-04.6	138	151.3	1.7
07:52:47	35-30-47.7	140-02-05.1	125	159.3	1.9
07:53:18	35-30-46.9	140-02-05.7	129	145.8	1.7
07:53:51	35-30-46.2	140-02-06.3	146	138.8	1.2
07:54:25	35-30-46.0	140-02-07.1	144	092.4	1.6
07:54:58	35-30-45.8	140-02-08.0	161	109.8	1.7
07:55:28	35-30-45.2	140-02-09.0	187	135.9	2.0
07:56:01	35-30-44.6	140-02-09.5	186	146.7	1.5
07:56:32	35-30-44.2	140-02-09.8	197	158.5	1.1
07:57:11	35-30-43.6	140-02-09.7	208	178.4	1.2
07:57:41	35-30-43.3	140-02-09.7	203	210.5	0.3
07:58:11	35-30-43.0	140-02-09.9	192	146.4	1.2
07:58:30	35-30-42.8	140-02-10.1	210	154.3	0.7
07:59:01	35-30-42.4	140-02-10.3	224	139.5	0.9
07:59:30	35-30-42.1	140-02-10.5	220	148.8	0.6
08:00:01	35-30-41.9	140-02-10.7	219	149.4	0.6
08:00:30	35-30-41.6	140-02-10.5	239	200.7	0.5
08:01:01	35-30-41.5	140-02-10.3	231	223.6	0.5
08:01:30	35-30-40.8	140-02-10.3	230	178.6	0.6
08:02:01	35-30-41.4	140-02-10.5	222	026.9	0.7
08:02:30	35-30-41.3	140-02-10.5	215	206.6	0.4
08:03:01	35-30-41.2	140-02-10.7	223	130.2	0.2
08:03:30	35-30-41.0	140-02-10.6	221	202.6	0.3
08:04:01	35-30-41.0	140-02-10.7	223	142.3	0.1
08:04:30	35-30-40.9	140-02-10.8	226	126.1	0.1
08:05:01	35-30-40.8	140-02-10.9	231	139.4	0.2
08:05:31	35-30-40.8	140-02-10.9	228	069.8	0.1