

船舶事故調査報告書

平成24年6月14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23年9月21日 17時04分ごろ
発生場所	千葉県木更津市木更津港 木更津港防波堤西灯台から真方位341° 2.9海里（M）付近 （概位 北緯35° 25.3′ 東経139° 50.6′）
事故調査の経過	平成23年9月22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 ^{スターゲート} STAR GATE（パナマ共和国籍）、2,664トン 9033373（IMO番号）、TC UNION SHIPPING S.A 84.61m（Lr）×14.00m×8.33m、鋼 ディーゼル機関、1,912kW、1991年8月（竣工） B セメント運搬船 第二 ^{へいあん} 平安丸、697トン 128737、平安海運株式会社 65.00m×11.50m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、昭和63年10月5日
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 69歳 船長免状（パナマ共和国発給） 交付年月日 2008年1月21日 （2012年12月16日まで有効） B 船長B 男性 68歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年12月3日 免状交付年月日 平成20年11月5日 免状有効期間満了日 平成26年8月17日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾ガードレール凹損、左舷ポートデッキガードレール凹損、左舷船尾エアレント及び係船ビット損傷 B 船首ブルワーク亀裂及び凹損、船首ハンドレール曲損、スタンション脱落、フォクスルデッキ凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか11人が乗り組み、バース待ちのため、平成23年9月19日18時30分ごろ木更津港の錨地に錨鎖6節半を延出して単錨泊を開始した。 船長Aは、台風15号が関東北部を北東進し、南風が強くなったので、三等航海士Aほか2人と守錨当直に就いていたところ、9月21日16時00分ごろ、更に風が強くなってきたので、船内電話で機関準備を機関室

	<p>に指示しようとしたところ、機関室に誰もいなかったため、三等航海士Aに命じて機関長Aに機関準備の指示を伝達させた。</p> <p>機関長Aは、三等航海士Aに緊迫した様子がなかったことから、直ちに機関準備をする必要はないと思い、自室に入って別の業務を始め、船長Aからの指示を失念してしまった。</p> <p>船長Aは、16時30分ごろA船が走錨していることに気付き、非常ベルを鳴らして総員非常配置に就かせて機関の始動を命じたが、機関準備が行われておらず、機関を始動することができないまま北方へ流され、錨泊中のB船に接近した。</p> <p>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、台風の接近に伴って避泊するため、9月20日22時10分ごろ、A船と約670m離れた場所に左舷錨を投じ、錨鎖7節を延出して単錨泊を開始した。</p> <p>B船は、9月21日10時30分ごろ風速が13m/s以上となったので守錨当直を開始し、16時00分ごろ風速が20m/s以上となったので、機関準備をした。</p> <p>守錨当直に就いていた一等航海士Bは、風速が30m/s以上となった頃、前方のA船が走錨して接近していることに気付き、16時56分ごろ船長Bに報告した。</p> <p>船長Bは、昇橋して総員を配置し、VHFでA船を呼び出したが応答がなく、汽笛を連続吹鳴した。</p> <p>両船は、17時04分ごろA船の左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、B船との衝突後、機関を始動して再投錨を行った。</p> <p>船長Bは、運航者及び海上保安庁に通報した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南、風力 11、視程 約1.5M</p> <p>海象：波高 約3～3.5m、潮汐 上げ潮の初期</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、A船と衝突後、A船が黒い煙を上げたのを目撃し、機関が始動したと思った。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="517 1352 815 1395">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1352 1457 1395">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1395 815 1438">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1395 1457 1438">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1438 815 1480">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1438 1457 1480">A あり、B なし</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1480 815 1832">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1480 1457 1832"> <p>A船及びB船は、台風が接近して南風が吹く状況の木更津港において錨泊中、A船が、走錨して圧流され、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、台風接近に備え、錨鎖を繰り出して把駐力を増大させ、また、機関をいつでも始動できるように用意するなどの荒天準備を行っていなかったことから、走錨して圧流された可能性があると考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A あり、B なし	船体・機関等の関与	A あり、B なし	気象・海象の関与	A あり、B なし	判明した事項の解析	<p>A船及びB船は、台風が接近して南風が吹く状況の木更津港において錨泊中、A船が、走錨して圧流され、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、台風接近に備え、錨鎖を繰り出して把駐力を増大させ、また、機関をいつでも始動できるように用意するなどの荒天準備を行っていなかったことから、走錨して圧流された可能性があると考えられる。</p>
乗組員等の関与	A あり、B なし								
船体・機関等の関与	A あり、B なし								
気象・海象の関与	A あり、B なし								
判明した事項の解析	<p>A船及びB船は、台風が接近して南風が吹く状況の木更津港において錨泊中、A船が、走錨して圧流され、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが、台風接近に備え、錨鎖を繰り出して把駐力を増大させ、また、機関をいつでも始動できるように用意するなどの荒天準備を行っていなかったことから、走錨して圧流された可能性があると考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船及びB船が、台風が接近して南風が吹く状況の木更津港において錨泊中、船長Aが、台風接近に備え、錨鎖を繰り出して把駐力を増大させ、また、機関をいつでも始動できるように用意するなどの荒天準備を行っていなかったため、A船が走錨して圧流され、B船と衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</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">・ 荒天準備は、早めに行うこと。・ 荒天錨泊中、守錨当直者は、走錨を知るために自船の位置をこまめに測定し、周囲の他船の状況も観察すること。
----	--