

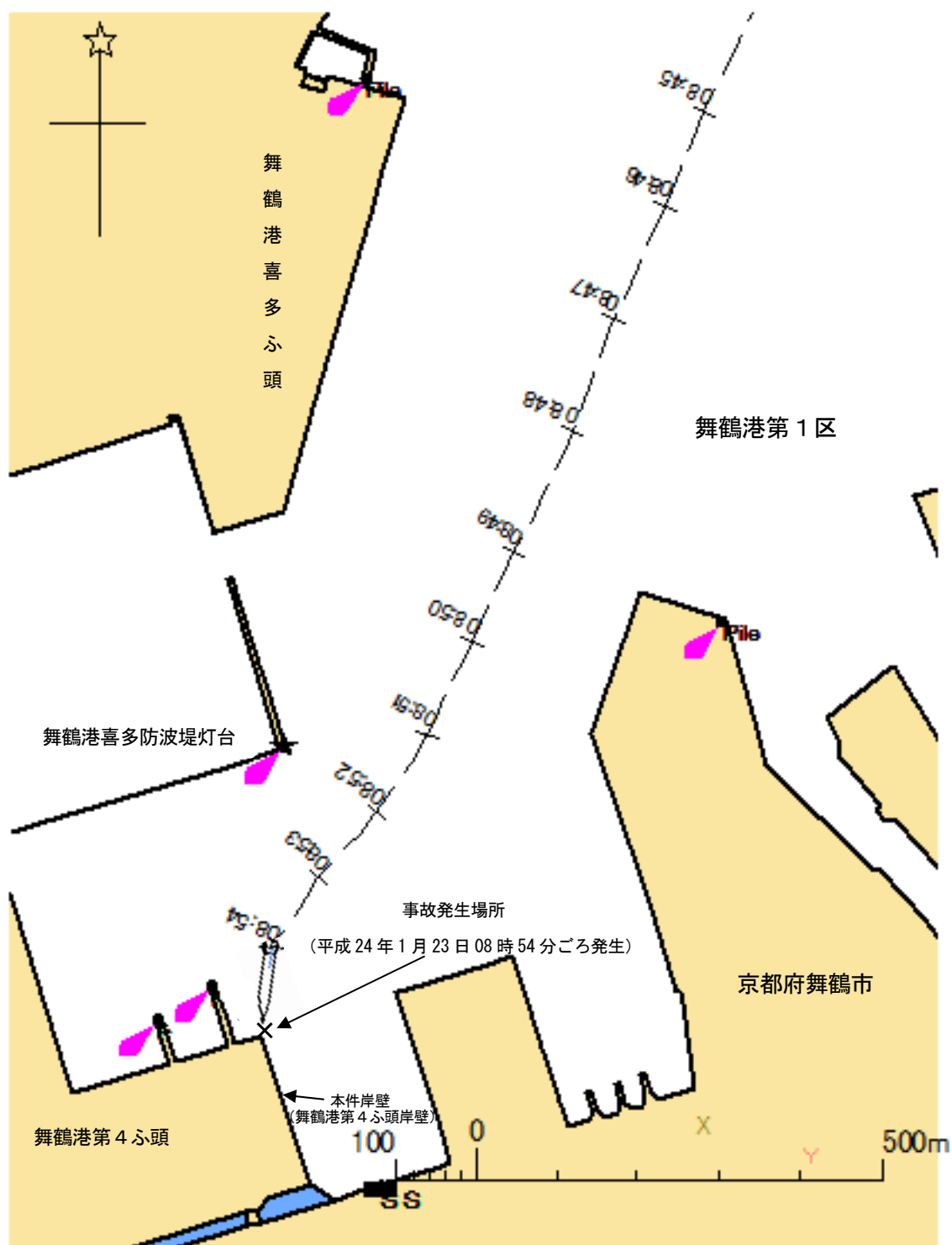
## 船舶事故調査報告書

平成24年9月6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24年1月23日 08時54分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市舞鶴港第1区の第4ふ頭岸壁北東端 舞鶴港喜多防波堤灯台から真方位184°350m付近 (概位 北緯35°27.2′ 東経135°19.0′)
事故調査の経過	平成24年1月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	貨物船 <sup>リバディア</sup> LIVADIA（ロシア連邦国籍）、4,983トン 8401248（IMO番号）、HALEWOOD SHIPPING INC. 106.29m×16.00m×10.50m、鋼 ディーゼル機関、3,310kW、1984年
乗組員等に関する情報	船長 男性 52歳 船長免状（ロシア連邦発給） 免許年月日 2005年6月8日 交付年月日 2010年1月19日 (2014年12月10日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部に破口を伴う凹損 舞鶴港第4ふ頭岸壁 岸壁北東端部に損傷
事故の経過	本船は、船長ほか17人が乗り組み、パルプなどを満載してロシア連邦ウラジオストックを出港し、舞鶴港に向かった。 船長は、平成24年1月23日06時00分ごろ昇橋したのち、舞鶴港沖において乗組員を入港配置に就け、自らが操船を指揮し、一等航海士を手動操舵及び可変ピッチプロペラの翼角操作に当たらせ、舞鶴港第1区の第4ふ頭岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて南南西進した。 本船は、徐々に減速し、08時47分ごろ、舞鶴港喜多ふ頭の東方において、対地針路約204°（真方位、以下同じ。）及び対地速力約4.8ノット（kn）で本件岸壁のほぼ中央部に向首して航行した。 本船は、08時51分ごろから徐々に右転しながら本件岸壁に接近し、08時53分ごろには、対地針路222°となり、対地速力約3.8knで航行した。 船長は、08時53分ごろ、本件岸壁の北方で左舵約30°を取り、左回頭しながら本件岸壁に進入しようとしたが、十分に左回頭することができずに本件岸壁の北東端に向けて接近したので、後進をかけて行きあしを止めようとしたが、08時54分ごろ船首部前端が本件岸壁の北東端に衝

	突した。 (付図1 AIS記録による航跡、付表1 AIS記録(抜粋) 参照)	
気象・海象	気象：天気 雨、風 なし、視程 約3海里 海象：海上 平穏	
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約7.4m、船尾約7.8mであった。また、本件岸壁付近は、水深約10mに掘り下げられていた。</p> <p>船長は、1981年に初めて海上勤務に就き、貨物船、タンカー、コンテナ船などに乗船したのち、2005年に船長免状を取得して船長職に就き、2010年7月に本船の船長として乗船した。</p> <p>本船は、極東ロシアの各港で積荷し、日本、中華人民共和国、大韓民国などで揚荷していたが、舞鶴港への入港は初めてであった。</p> <p>本船は、水先人の要請及び操船補助のタグボートの手配を行っていなかった。</p>	
分析	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	あり あり なし <p>本船は、舞鶴港第1区の本件岸壁に右舷着けの着岸作業中、船長が、左舵約30°を取って左回頭しながら、本件岸壁に進入しようとしたものの、左回頭が適切にできなかったことから、本件岸壁の北東端に向けて接近し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、満載状態であったことから、旋回性能が低下していた可能性があると考えられる。</p> <p>AIS記録から、本事故発生時の本船の対地針路は、205°であり、対地速力は、約3.1knであったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、舞鶴港第1区の本件岸壁に右舷着けの着岸作業中、船長が、左舵約30°を取って左回頭しながら、本件岸壁に進入しようとしたものの、左回頭が適切にできなかったため、本件岸壁の北東端に向けて接近し、本件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>	
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・満載状態での運動性能を考慮して操船を行うこと。</li> <li>・岸壁との衝突の危険が生じた場合には、直ちに行きあしを止めること。</li> <li>・初めての港に入港する場合には、できる限り水先人を乗船させ、操船補助のタグボートを配置しておくことが望ましい。</li> </ul>	

付図1 A I S記録による航跡



付表1 AIS記録(抜粋)

時刻	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
08:46:04	35-27-44.0	135-19-17.1	記録なし	202	4.9
08:47:04	35-27-39.5	135-19-14.6	"	204	4.8
08:48:13	35-27-34.3	135-19-12.2	"	204	4.9
08:49:13	35-27-30.1	135-19-09.7	"	207	4.6
08:50:05	35-27-26.6	135-19-07.7	"	206	4.2
08:51:05	35-27-22.8	135-19-05.4	"	209	4.1
08:52:05	35-27-19.8	135-19-03.1	"	215	3.6
08:53:05	35-27-17.1	135-19-00.1	"	222	3.8
08:53:34	35-27-15.7	135-18-59.0	"	215	3.3
08:54:05	35-27-14.2	135-18-57.9	"	205	3.1
08:54:15	35-27-14.2	135-18-57.9	"	228	0.6
08:54:24	35-27-14.2	135-18-57.7	"	270	0.9
08:55:05	35-27-14.6	135-18-57.5	"	339	0.7
08:56:03	35-27-15.3	135-18-57.3	"	350	0.7

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。

船首方位は、記録されていなかった。