

船舶事故等調査報告書

平成25年9月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第81号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年5月22日 20時25分ごろ（現地時刻）
発生場所	Bangladesh People's Republic of Chittagong Port （概位 北緯22°15.1′ 東経91°45.3′）
事故等調査の経過	平成25年6月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 油タンカー あかつき丸、28,747トン 141402、旭タンカー株式会社、旭マリン株式会社（船舶管理会社） B ばら積貨物船 ^{アトロスリー} ATRO-3（ツバル籍）、27,011トン 9119971（IMO番号）、ATRO-3 LTD.
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、免状不詳 B 船長B（Bangladesh People's Republic of Chittagong籍）、免状不詳
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部に凹損 B 右舷船首～中央部に擦過傷
事故等の経過	<p>A船は、船長Aほか21人が乗り組み、Chittagong港の錨地で左舷錨を投下して錨鎖8節を伸出し、船首を約170°（真方位、以下同じ。）に向けて錨泊中、船長Aが、A船の左舷船首方で錨泊中のB船が走錨し、A船に接近しているとの報告を乗組員から受け、機関準備及び揚錨を指示した。</p> <p>船長Aは、左舷錨を巻き揚げれば、更にB船へ接近するので、左舷錨の巻き揚げを諦め、主機を極微速力前進にかけて右舵一杯とし、右回頭したが、潮流によって速力が得られず、B船が更に接近した。</p> <p>船長Aは、B船と平行になれば、B船が通過できると思って左舵を取ったものの、B船の船首が右に振れてA船に接近したので、全速力後進としたが、平成25年5月22日20時25分ごろ（現地時刻、以下同じ。）A船の左舷船首部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか19人が乗り組み、Chittagong港の錨地で右舷錨を投下して錨泊中、走錨した。</p> <p>船長Aは、20時05分ごろ、船長Bから、B船が走錨していること、及びB船の機関の用意ができていることをVHF無線電話によって通報された。</p> <p>船長Aは、20時10分ごろB船に主機の準備状況を尋ねたが、返</p>

	<p>答がなかった。</p> <p>船長Aは、20時13分ごろ、B船との距離が約90mとなったので、昼間信号灯を使用してB船へ注意喚起を行った。</p> <p>船長Aは、20時20分ごろB船が右舷錨を巻き揚げているところを認めた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 4</p> <p>海象：うねり波高 約0.5m、潮流 北北西流約3ノット</p>
その他の事項	<p>A船は、錨泊したとき、B船との距離が約1kmであった。</p> <p>船長Aは、B船が船首方位約140°で北西方へ走錨していることを確認した。</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	<p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A 不明、B 不明</p> <p>A船は、チッタゴン港の錨地で錨泊中、船長Aが、左舷船首方で錨泊中のB船が走錨していることを知り、主機を使用してB船との衝突を避ける操船を行っていたものの、B船の船首が右方に振られてA船に接近し、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、チッタゴン港の錨地で錨泊中、走錨したことから、A船と衝突したものと考えられるが、B船から情報が十分に得られなかったため、B船の動静、B船の乗組員の行動等を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、チッタゴン港の錨地において、A船及びB船が共に錨泊中、B船が走錨したため、両船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"> ・他船の走錨に気付いたときは、無線等を使用して他船に注意を促し、更に接近する場合には汽笛を吹鳴すること。 ・自船の走錨に気付いたときは、速やかに機関準備を行い、走錨を止めるなどの措置を講じること。 ・錨泊する際には、既に錨泊している船舶との離隔距離に注意すること。