

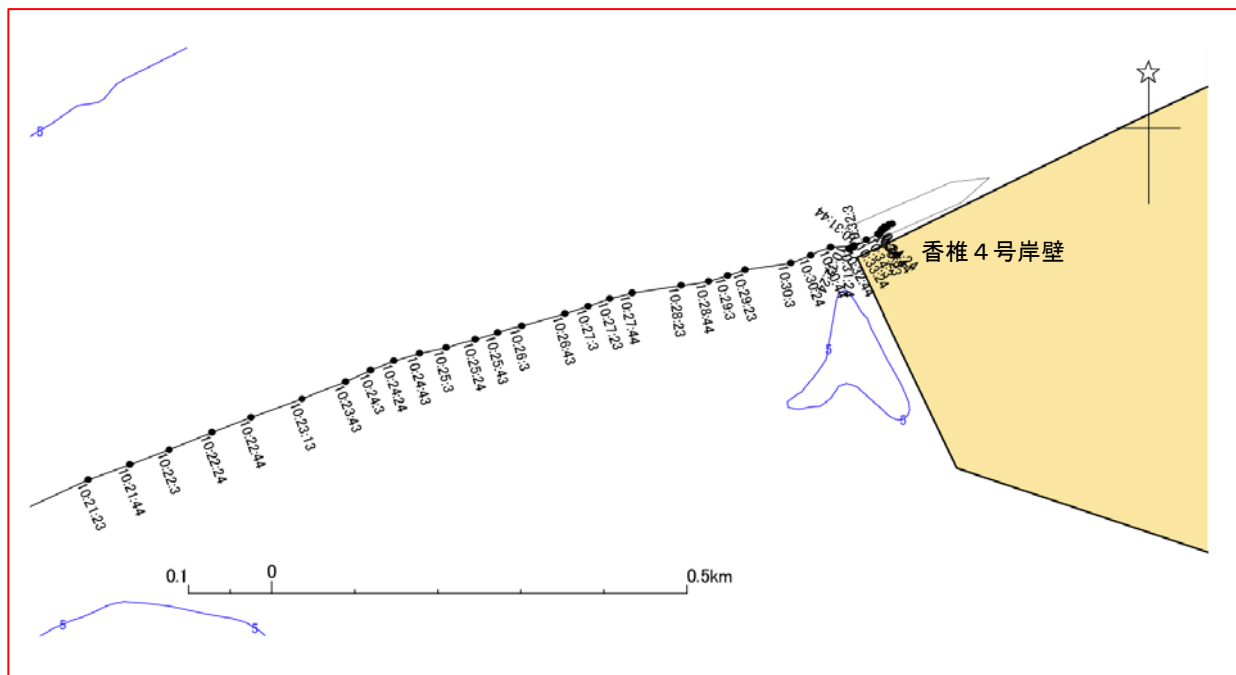
船舶事故調査報告書

平成26年10月9日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

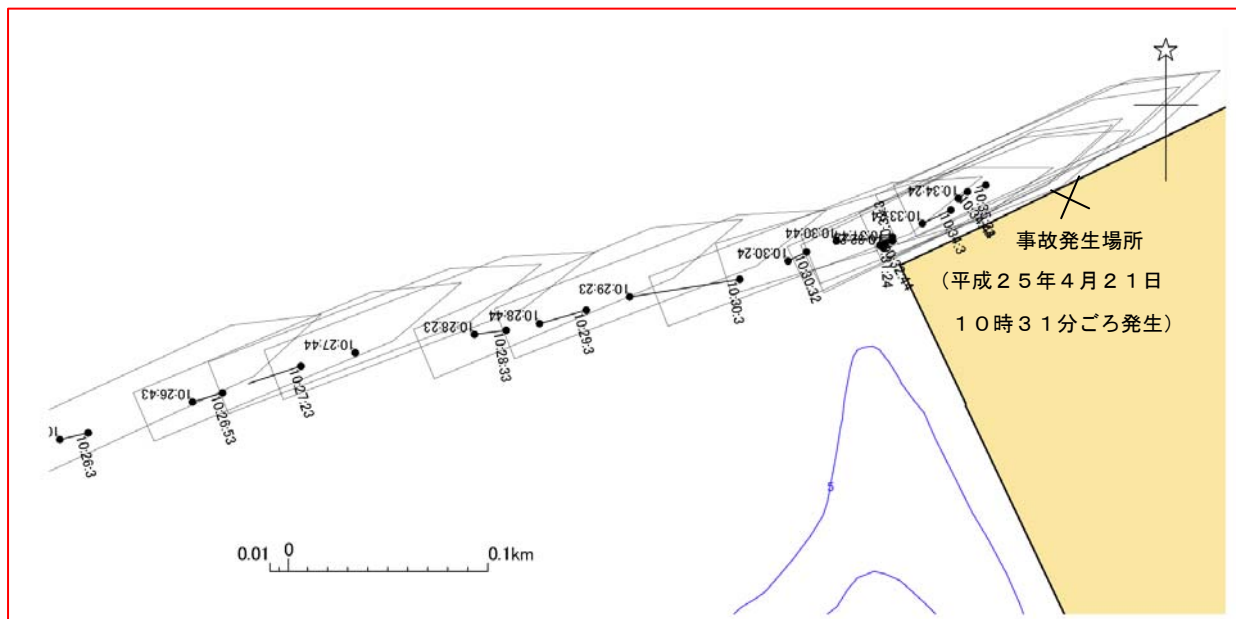
事故種類	衝突（岸壁施設）
発生日時	平成25年4月21日 10時31分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港 博多港東防波堤灯台から真方位027°4,060m付近 （概位 北緯33°39.2′ 東経130°24.4′）
事故調査の経過	平成25年4月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	コンテナ船 ^{ワンハイ} WAN HAI 273（シンガポール共和国籍）、16,776トン 9493274（IMO番号）、WAN HAI LINES(SINGAPORE)PTE LTD 172.1m×27.3m×13.7m、鋼 ディーゼル機関、15,820kW、2012年2月15日
乗組員等に関する情報	船長（台湾籍） 男性 49歳 免状不詳 水先人 男性 64歳 博多水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成18年12月22日 免状交付年月日 平成23年11月24日 有効期間満了日 平成28年12月21日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首ブルワークに破口及び曲損 岸壁施設（ガントリークレーン） 支柱に凹損、車輪が脱輪
事故の経過	本船は、船長ほか23人が乗り組み、コンテナ約10,973tを積載し、船首約6.5m、船尾約8.3mの喫水により、タグボート1隻（約4,000馬力）を左舷船尾に取り、船長が操船指揮を執り、水先人に操船を委ね、三等航海士をレーダーに、甲板手を手動操舵にそれぞれ就け、博多港の東航路に入航して半速力前進とし、同港の香椎4号岸壁に向けて北東進した。 水先人は、香椎4号岸壁手前で機関、舵、タグボート及びバウスタワーを使用して徐々に岸壁に接近し、岸壁との距離が約20mの所において、船体が岸壁と平行状態から船首が左舷方からの強風により、岸壁側に向いたので、舵を左舵一杯とし、機関を後進にかけ、タ

	<p>グボートに引く用意から押す用意に変える連絡を行い、バウスラスターを左一杯にし、用意していた左舷錨を0.6節投下して態勢の立て直しを図ったが、態勢が直らず、平成25年4月21日10時31分ごろ本船の右舷船首ブルワークとガントリークレーンの支柱とが衝突した。</p> <p>本船は、衝突後、水先人により、香椎4号岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 推定航行経路図、付図2 推定航行経路拡大図、付表1 AIS情報記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 8～10m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期、潮高 約122cm</p>
その他の事項	<p>本船は、900kWのバウスラスターが装備されていた。</p> <p>本事故当日の風速は、水先人が08時ごろ他船で水先を行った頃は、約7～8m/sであり、本船の着岸作業中に約10～12m/sに強まっていた。</p> <p>タグボートの使用に関しては、博多水先区水先人会でえい船使用基準を定めており、総トン数10,000t以上の本船には、えい船を2隻配備させることになっていたが、バウスラスターの装備船については、減ずることができるようになっており、また、気象状況等によって増減できることが記載されていた。</p> <p>水先人は、平成19年に博多水先区のパイロットとして開業しており、水先の経験は約2,150隻であり、本船では、1年間に約7回水先を行っていた。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、博多港の香椎4号岸壁への着岸作業中、左舷方からの風に圧流されたことから、水先人が左舷錨を投錨してバウスラスターを左一杯に作動したものの、右舷船首が香椎4号岸壁のガントリークレーンと衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、博多港の香椎4号岸壁への着岸作業中、左舷方からの風に圧流されたため、水先人が左舷錨を投錨してバウスラスターを左一杯に作動したものの、右舷船首が香椎4号岸壁のガントリークレーンと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"> ・水先人は、風の影響を考慮し、慎重な操船を行うこと。 ・水先人は、タグボートの追加手配を検討すること。

付図1 推定航行経路図



付図2 推定航行経路拡大図



付表1 A I S情報記録(抜粋)

(平成25年4月21日10時21分23秒~35分23秒)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
10:21:23	33-38-59.2	130-23-42.2	064	064.8	5.2
10:22:24	33-39-01.0	130-23-48.0	064	069.1	5.0
10:23:24	33-39-02.6	130-23-52.9	060	069.7	3.8
10:24:24	33-39-03.8	130-23-56.5	065	071.7	3.0
10:25:24	33-39-04.7	130-24-00.3	065	074.9	3.1
10:26:03	33-39-05.2	130-24-02.5	065	075.6	2.7
10:26:43	33-39-05.7	130-24-04.5	066	074.0	2.7
10:27:23	33-39-06.3	130-24-06.6	069	077.4	2.6
10:28:23	33-39-06.8	130-24-09.9	068	081.6	3.1
10:29:23	33-39-07.4	130-24-12.9	071	078.9	2.5
10:30:03	33-39-07.7	130-24-15.0	069	077.1	2.5
10:30:24	33-39-08.0	130-24-16.0	071	071.0	2.2
10:30:32	33-39-08.1	130-24-16.3	073	072.4	2.4
10:30:44	33-39-08.3	130-24-16.9	074	071.7	2.5
10:31:24	33-39-08.4	130-24-18.0	068	197.0	0.3
10:31:44	33-39-08.3	130-24-17.9	066	214.9	0.5
10:32:03	33-39-08.2	130-24-17.7	065	246.7	0.4
10:32:24	33-39-08.2	130-24-17.8	064	110.8	0.4
10:32:44	33-39-08.3	130-24-18.0	064	053.4	0.5
10:33:24	33-39-08.6	130-24-18.5	065	071.8	0.9
10:34:03	33-39-08.8	130-24-19.1	064	039.4	0.7
10:34:24	33-39-09.0	130-24-19.3	065	049.9	0.6
10:34:44	33-39-09.1	130-24-19.4	065	058.2	0.5
10:35:03	33-39-09.2	130-24-19.6	066	072.7	0.5
10:35:23	33-39-09.2	130-24-19.8	066	100.2	0.5