

MA2014-2

# 船舶事故調査報告書

本報告書は、平成26年2月28日に公表した報告書を、  
平成26年3月28日に公表した正誤表により訂正したものです。

平成26年2月28日

# 船舶事故調査報告書

平成26年1月23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24年5月1日 14時30分ごろ
発生場所	千葉県市川市千葉港葛南区JFE物流岸壁 市川市所在の千葉港葛南市川灯台から真方位053° 1,020m 付近 (概位 北緯35° 40.4' 東経139° 56.6')
事故調査の経過	平成24年12月19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 <sup>さんしゃ</sup> 三社丸、498トン 134718、三社汽船株式会社 76.00m×11.80m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年3月 B ケミカルタンカー <sup>しょうほう</sup> 第三松豊丸、498トン 134045、有限会社信雄海運（船舶所有者）、有限会社正 豊海運（船舶借入人） 64.98m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成5年6月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 68歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年10月8日 免状交付年月日 平成23年1月31日 免状有効期間満了日 平成28年3月16日 B 船長B 男性 65歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和42年10月27日 免状交付年月日 平成20年10月7日 免状有効期間満了日 平成26年9月20日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷前部外板に凹損 B 左舷船首部に凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、千葉港葛南区のJFE物流

	<p>(株) 東京物流センター岸壁に左舷着けで係留中、船長Aが、甲板上で整備作業を行っていたところ、A船の右舷船尾約30°方向から接近するB船を認め、衝突の危険を感じてB船を監視していたが、A船を避航する様子がなかったため、B船の船首配置の乗組員に対して大声で注意喚起をしたものの、平成24年5月1日14時30分ごろA船の右舷前部とB船の左舷船首とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、キシレン400t及びトルエン400tを積載し、12時50分ごろ千葉港千葉区の丸善石油化学(株)の岸壁を離岸して同港葛<sup>かつなん</sup>南区東洋合成(株)の岸壁に向かった。</p> <p>船長Bは、先行する貨物船(以下「先行船」という。)に続いて市川水路を北上し、JFE物流岸壁東端付近で先行船が左転して建物の陰に入って見えなくなったため、減速して東洋合成(株)の岸壁に向けて約90°左転した。</p> <p>船長Bは、着岸予定岸壁までの距離約500mの地点で左転を終えた頃、前路で先行船が停止していることを認め、移動するまで待つこととし、行きあしを止めて機関を中立運転とした。</p> <p>船長Bは、先行船が移動するまで時間がかかるものと思い、かがんだ姿勢でAISの操作を行っていたところ、B船が北東の風及び江戸川の流りに圧流されてA船に接近し、船首配置の乗組員からの声で船首至近にA船を認め、機関を後進としたものの、A船とB船とが衝突した。</p> <p>B船は、A船から離れて着岸予定の岸壁に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B船は、AISがレーダーのスタンド後方下部に設置されており、かがんだ姿勢で作業をする必要があった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、千葉港葛南区において、岸壁に係留中、甲板上で整備作業中の船長Aが、接近するB船を監視しており、B船の船首配置の乗組員に対し、発声して注意喚起を行ったものの、A船とB船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、千葉港葛南区の岸壁に着岸作業中、前路で停止中の先行船の移動を待とうとして停止していたところ、船長Bが、かがんだ姿勢でAISを操作することに意識を集中していたことから、B船が北東の風及び江戸川の流りに圧流されてA船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>

<b>原因</b>	本事故は、千葉港葛南区において、A船が岸壁に係留中、B船が着岸作業中、前路で停止中の先行船の移動を待とうとして停止していたところ、船長Bが、かがんだ姿勢でAISを操作することに意識を集中していたため、B船が北東の風及び江戸川の流りに圧流されてA船に接近していることに気付かず、A船と衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 ・港内で停止中は、操船及び見張りに専念すること。