

船舶事故調査報告書

平成26年5月8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25年6月10日 06時45分ごろ
発生場所	千葉県船橋市千葉港葛南区の船橋中央ふ頭北K岸壁付近 千葉県市川市所在の千葉港葛南市川灯台から真方位074° 2.0海里付近 (概位 北緯35° 40.6' 東経139° 58.4')
事故調査の経過	平成25年6月11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 ^{スカイ エヴァー} SKY EVER（大韓民国籍）、1,595トン 9119048（IMO番号）、M STAR SHIPPING CO., LTD. （大韓民国） 71.02m×12.50m×6.80m、鋼 ディーゼル機関、不詳、1995年 B 貨物船 ^{シュン ファ} SHUN FA 10（シエラレオネ共和国籍）、1,483トン 9093892（IMO番号）、SHANGHAI JINDUO SHIPPING CO., LTD（中華人民共和国） 68.00m×11.50m×6.70m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1987年
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 59歳 免状不詳 B 船長B（インドネシア共和国籍） 男性 39歳 免状不詳
死傷者等	なし
損傷	A ファッションプレートの正船首部に凹損及び船首に擦過傷 B 左舷船首部手すり及びハッチカバー開閉装置軸に曲損
事故の経過	A船は、船長Aほか9人が乗り組み、船長Aが指揮を執り、着岸を予定している千葉港葛南区の船橋中央ふ頭北L岸壁に向けて船橋水路を北進した。 B船は、船長Bほか9人が乗り組み、A船の着岸予定岸壁手前の船橋中央ふ頭北K岸壁に右舷着けで係留していた。 A船は、平成25年6月10日06時40分ごろ、船橋中央ふ頭南

	<p>岸壁北東端付近で左転して北岸壁と南岸壁との間の水域に入り、速力約5.2ノット(kn)で西北西進した。</p> <p>A船は、徐々に減速し、B船の左舷側を約3.8knの速力で航行中、船長Aが機関を後進にかけたところ、A船が右転して船首部がB船の左舷船首部付近に接近し、06時45分ごろA船船首部がB船の左舷船首部付近に衝突した。</p> <p>A船は、衝突後、南進して岸壁と距離をとり、着岸作業をやり直し、07時00分ごろ北L岸壁に着岸した。</p> <p>(付表1 A I S記録(抜粋)、付図1 推定航行経路図 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>A船は、水先人は乗船せず、操船補助のタグボートはとっていなかった。</p> <p>A船の航海士は、本事故当時、船尾配置についており、衝突前にA船が突然に右へ曲がったところを目撃していたが、衝突の衝撃は感じなかった。</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	<p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A 不明、B なし</p> <p>A船は、千葉港葛南区の船橋中央ふ頭北L岸壁に着岸作業中、B船は北K岸壁に係留中、船長Aが機関を後進にかけたところ、A船が右転したことから、船首部がB船の左舷船首部付近に接近し、A船の船首部とB船の左舷船首部付近が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aが面接調査を拒否したため、A船が右転に至った経緯を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、千葉港葛南区の船橋中央ふ頭において、A船が着岸作業中、B船に係留中、船長Aが機関を後進にかけたところ、A船が右転したため、A船の船首部がB船の左舷船首部付近に接近し、A船とB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"> ・船長は、船舶の操縦特性を十分把握して操船に当たること。

付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
06:39:46	035-40-17.6	139-58-52.7	347	347.2	5.7
06:40:22	035-40-20.9	139-58-51.7	329	329.1	5.4
06:40:29	035-40-21.5	139-58-51.4	325	325.4	5.3
06:40:38	035-40-22.3	139-58-51.0	316	314.9	5.2
06:40:44	035-40-22.8	139-58-50.6	310	308.9	5.2
06:40:51	035-40-23.3	139-58-50.2	305	305.3	5.2
06:41:05	035-40-24.1	139-58-49.2	300	300.0	5.2
06:41:19	035-40-24.9	139-58-48.0	297	297.7	5.1
06:41:36	035-40-25.6	139-58-46.4	292	292.6	5.2
06:41:44	035-40-25.9	139-58-45.7	292	292.3	5.3
06:41:55	035-40-26.3	139-58-44.7	292	292.2	5.3
06:42:15	035-40-27.0	139-58-42.6	291	291.2	5.5
06:42:36	035-40-27.6	139-58-40.6	293	293.1	5.5
06:42:44	035-40-27.9	139-58-39.8	293	293.2	5.6
06:43:05	035-40-28.6	139-58-37.6	293	293.1	5.6
06:43:15	035-40-29.0	139-58-36.6	293	293.3	5.6
06:43:36	035-40-29.8	139-58-34.3	293	293.2	5.7
06:43:45	035-40-30.1	139-58-33.5	293	293.3	5.8
06:44:05	035-40-30.9	139-58-31.4	295	295.3	5.5
06:44:15	035-40-31.3	139-58-30.3	296	296.1	5.2
06:44:36	035-40-32.0	139-58-28.5	295	295.9	4.5
06:45:03	035-40-33.0	139-58-26.2	307	307.2	3.9
06:45:06	035-40-33.1	139-58-26.0	307	307.5	3.8
06:45:15	035-40-33.4	139-58-25.4	307	307.9	3.5
06:45:22	035-40-33.7	139-58-25.0	308	308.4	2.6
06:45:42	035-40-34.3	139-58-23.9	273	273.7	1.4

(注)船位は、GPSアンテナの位置である。

付図1 推定航行経路図

