

船舶事故調査報告書

平成26年6月26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

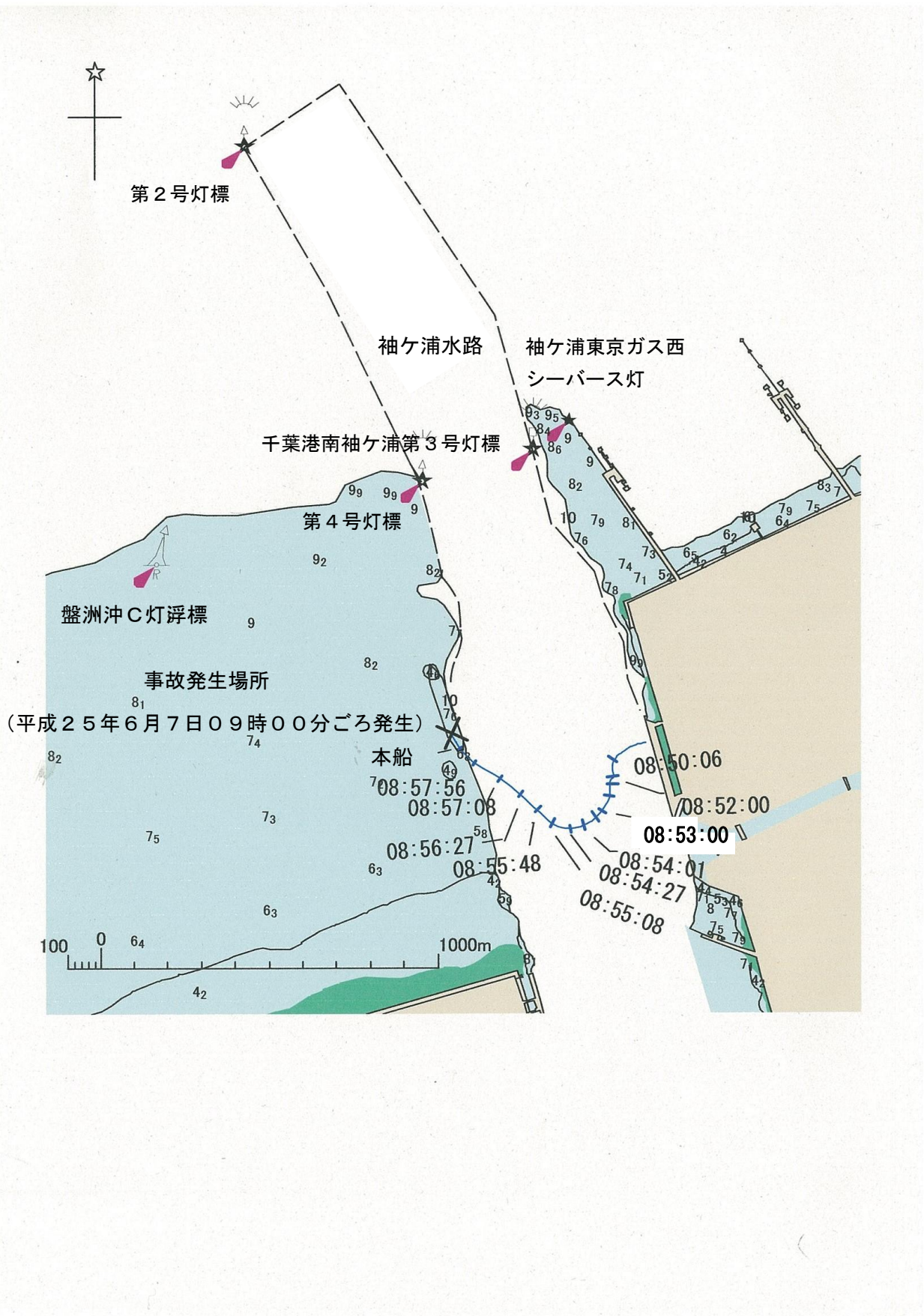
事故種類	乗揚
発生日時	平成25年6月7日 09時00分ごろ
発生場所	千葉県千葉港の千葉第4区袖ヶ浦水路西方の浅所 千葉県袖ヶ浦市所在の袖ヶ浦東京ガス西シーバース灯から真方位201°990m付近 （概位 北緯35°27.9′ 東経139°57.6′）
事故調査の経過	平成25年6月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 ^{アトラス アイランド} ATLAS ISLAND（パナマ共和国籍）、39,737トン 9464510（IMO番号）、AGATE NAVIGATION SA 224.94m×32.26m×19.50m、鋼 ディーゼル機関、13,900kW、2008年
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 年齢 不詳 海技免許 不詳 水先人 男性 66歳 東京湾水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成14年12月20日 免状交付年月日 平成24年12月3日 有効期間満了日 平成27年12月19日
死傷者等	なし
損傷	左舷船首部船底外板にペイント剝離
事故の経過	本船は、船長ほか22人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、平成25年6月7日08時30分ごろ水先人が乗船し、右舷船首及び右舷船尾にタグボート（以下「タグ」という。）を各1隻取り、石炭21,104tを積載し、船首約8.86m、船尾約9.88mの喫水をもって08時45分ごろ、千葉港沖の錨地で補油を行うため、千葉港千葉第4区中袖所在のバルクターミナルの受入棧橋を離棧した。 水先人は、入船左舷着けしていた本船を受入棧橋の前面に引き出し、08時50分ごろ右回頭を始め、08時54分ごろ約125°回頭してほぼ袖ヶ浦水路（以下「本件水路」という。）の中央に至り、船首が約289°（真方位、以下同じ。）を向いている頃、右舷船首

	<p>約30°に船首を東北東に向けていた釣り船を認めた。</p> <p>水先人は、釣り船が本件水路の中央で東方に向いているので、本船が接近すれば、本船の船首方を横切って航走するだろうから、右回頭を続けて釣り船の船首方に出るのは危ないと思い、右舷船首及び右舷船尾のタグに回頭作業をやめる指示をして右回頭を中断し、釣り船をどのように避けるか、操船方法を思案することに専念した。</p> <p>本船は、水先人の指示により、釣り船に対して汽笛を吹鳴して注意喚起信号を行ったが、釣り船の動きに変化はなかった。</p> <p>水先人は、右回頭を終えて本件水路出口に本船を向けているものと思い、機関をスローアヘッド、針路を311°と指示して約3.5ノットの速力で航行し、タグ2隻の各タグラインを本船から放したところ、本件水路にまだ戻っていないと右舷船首のタグから報告を受けた。</p> <p>水先人は、そんなはずがないと思いながら、千葉港南袖ヶ浦第2号灯標（以下「第2号灯標」という。）が、千葉港南袖ヶ浦第4号灯標（以下「第4号灯標」という。）の左に見えることを確認し、本船は本件水路の左側におり、本件水路の出口中央に向けていないことを知った。</p> <p>水先人は、右回頭しようとし、右舷船首のタグを左舷船首に移動させた上、本船を右舷方へ、右舷船尾のタグに左舷方へそれぞれ押させたが、本船が浅水域に入っており、右回頭せずに速力が低下していき、底触しているかもしれないので、減速が大事と思い、デッドスローアヘッドに続いてストップエンジンを指示し、本船は、09時00分ごろ船首が340°を向いて本件水路西方の10mの等深線以下の浅所に乗り揚げた。</p> <p>水先人は、衝撃を感じなかったものの、タグから左舷船首及び右舷船尾の水深がそれぞれ約8m及び約12mの報告を受け、機関をフルアスタンとし、タグに押させても本船が動かないので、乗り揚げたことを知り、横浜の事務所に対し、海上保安庁への通報及び離礁するためのタグ2隻の手配を依頼し、機関を停止した後、タグに押すことを止めさせ、船長にバラスト水の排出を要請した。</p> <p>水先人は、11時20分ごろ船首喫水が7.90mに、船尾喫水が9.15mにそれぞれなるとタグから報告を受け、アスタンを指示し、出港支援のタグ2隻及び来援したタグ2隻とに右方へ押させ、11時30分ごろ離礁して本件水路の中央へ移動を行い、本件水路を出て千葉港港外の千葉県袖ヶ浦市中袖北西方沖に投錨した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 AIS情報（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船橋に水先人のほかに船長、三等航海士、操舵手及び甲板</p>

	<p>員見習いを配置していた。</p> <p>本船は、電子海図情報表示装置（ECDIS）を備えており、本事故時には同装置を使用していた。</p> <p>本船は、スラスタがなかった。</p> <p>水先人は、本船に乗船後、船長と錨地予定場所について、打ち合わせ、その後、ウィングで回頭方法についての説明をした。</p> <p>水先人は、水先を行うに当たり、船長に対して出航中の船位を確認するように指示していなかった。</p> <p>水先人は、本船が回頭中、他の船舶が第4号灯標と盤洲沖C灯浮標との間を航行していることを見て本件水路がその方向であると思った。</p> <p>水先人は水先の経験が約10年あり、バルクターミナルの水先を14回行っていた。</p> <p>本件水路は、西端を示す第2号灯標及び第4号灯標並びに東端を示す千葉港南袖ヶ浦第3号灯標がそれぞれ設置され、第2号灯標が第4号灯標の北西方に位置している。</p> <p>第2号灯標と第4号灯標との重視線により、本船が本件水路内に位置していることを確認することが可能であった。</p>
<p>分析</p> <p>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>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、千葉港千葉第4区の棧橋を離棧後、本件水路を出口に向けて右回頭中、水先人が、右舷船首方に認めた釣り船の船首方に右回頭を続けて接近すれば、釣り船が本船の船首方を右方に横切ると思い、右回頭を中止し、釣り船をどのように避けるか、操船方法を思案することに専念していたことから、本件水路西方の浅所に向首して航行していることに気付かず、本件水路から外れて浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>水先人は、タグから本件水路にまだ戻っていないと連絡を受けるまで、本船が右回頭を終えて本件水路出口に向かっていると思い込んでいたものと考えられる。</p> <p>水先人は、船長に対して出航中の船位を確認するように指示していなかったが、この指示が行われ、船位の報告があり、また、水先人が船位を確認していれば、本船を本件水路出口に向けていないことに気付き、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、千葉港千葉第4区の本件水路を出口に向けて右回頭中、水先人が、右舷船首方に認めた釣り船の船首方に右回頭を続けて接近すれば、釣り船が本船の船首方を右方に横切ると思い、右回頭を中止し、釣り船をどのように避けるか、操船方法を思案すること</p>

	<p>に専念していたため、本件水路西方の浅所に向首して航行していることに気付かず、本件水路から外れて浅所に乗り揚げ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">・ 水路で回頭して出航する際は、船位の確認を優先して行った上、操船方法を検討すること。

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S情報（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
08:49:06	+035-27-52.4	+139-57-56.2	174	235.5	1.1
08:50:06	+035-27-51.7	+139-57-55.4	179	208.5	0.6
08:52:00	+035-27-49.4	+139-57-55.0	216	177.0	1.6
08:53:00	+035-27-47.1	+139-57-54.5	246	210.3	2.7
08:54:01	+035-27-45.5	+139-57-51.9	282	236.0	2.7
08:54:27	+035-27-45.1	+139-57-50.3	296	253.0	2.8
08:55:08	+035-27-45.7	+139-57-48.1	309	291.0	2.7
08:56:27	+035-27-48.5	+139-57-44.3	310	311.0	3.3
08:57:08	+035-27-50.0	+139-57-41.9	313	305.0	3.6
08:57:56	+035-27-51.5	+139-57-39.0	325	303.0	3.4
08:59:56	+035-27-54.4	+139-57-36.3	343	021.4	0.3
09:00:08	+035-27-54.4	+139-57-36.3	342	066.4	0.2