

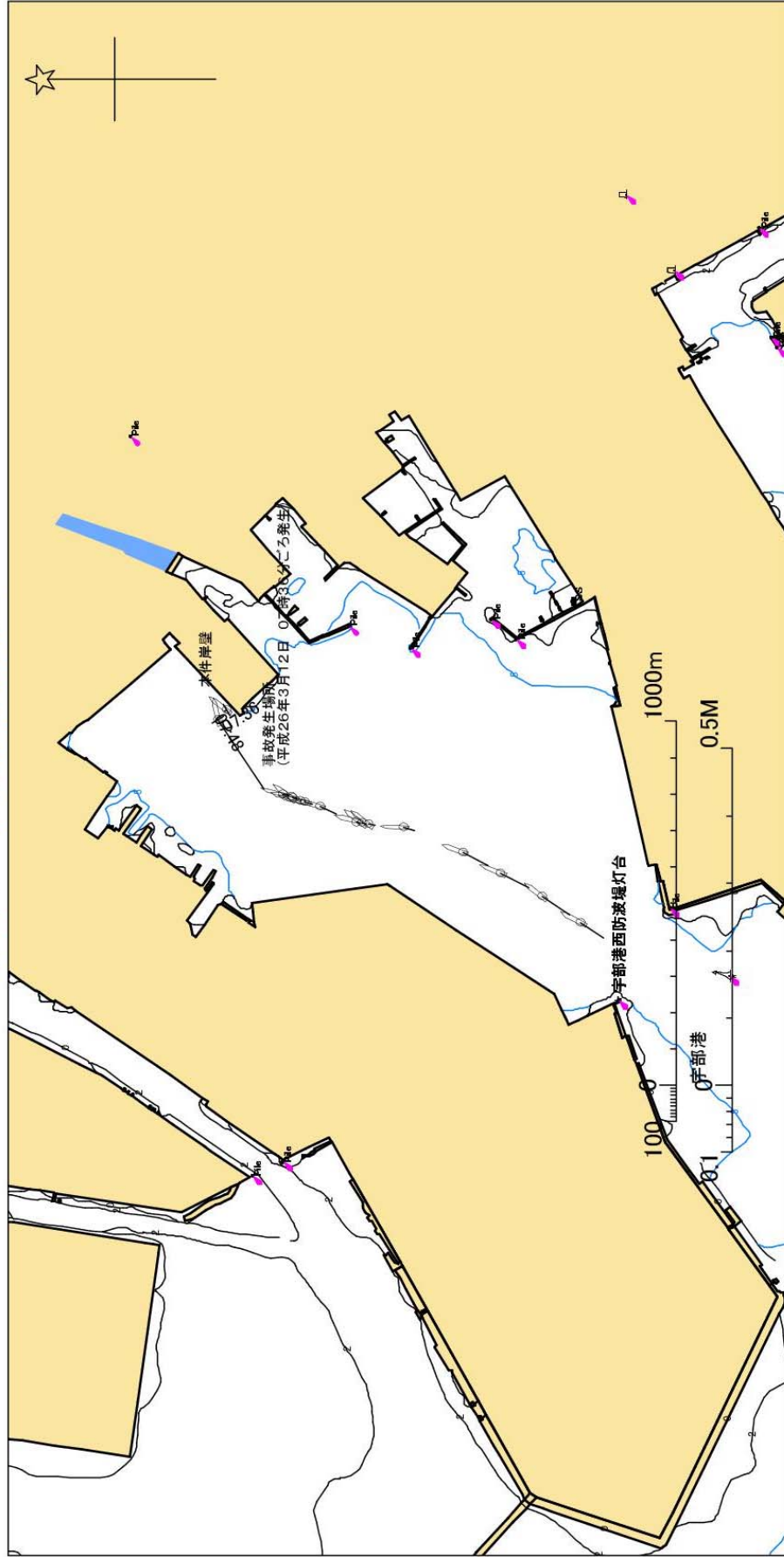
船舶事故等調査報告書

平成26年11月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014門第26号
事故等種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成26年3月12日 07時36分ごろ
発生場所	山口県宇部市宇部港 宇部港西防波堤灯台から真方位038° 1,400m付近 （概位 北緯33° 56.9′ 東経131° 14.4′）
事故等調査の経過	平成26年3月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	貨物船 YUAN SHENG（カンボジア王国籍）、1,937トン
船舶番号、船舶所有者等	8703634（IMO番号）、TOPGOLD SHIPPING CO., LIMITED
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（タンカー、旅客船、高速艇を除く）（カンボジア王国発給）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷ホースパイプに破口 岸壁 コンクリート壁に欠損
事故等の経過	本船は、船長ほか10人が乗り組み、船長が操船指揮を執り、操舵手を手動操舵に就け、宇部港の新町ふ頭（以下「本件岸壁」という。）に入船右舷着けするため、本件岸壁の着岸予定場所まで約300mになったとき、機関を中立運転として約1.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東進した。 船長は、本件岸壁まで約100mになったとき、船首配置の甲板長に左舷錨の投下を命じたが、投下できなかったため、右舷側ウイングに出て船首方を確認後、機関を微速後進、続いて半速後進とし、本件岸壁まで約60mになったときに左舷錨が投下されたものの、行きあしが止まらず、平成26年3月12日07時36分ごろ、約0.8knの速力で、本船のホースパイプから下方に出ていた右舷錨が本件岸壁と衝突した。 （付図1 推定航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期
その他の事項	本船は、マグネサイト720tを積載し、喫水が、船首約5.30m、船尾約5.45mであった。 船長は、宇部港への入港が初めてであった。 船長は、宇部港で錨泊中、左舷錨だけを使用しており、錨泊場所を出発して本件岸壁に向かう際、甲板長に対し、本件岸壁に着岸する前

	<p>に同錨を投下するので、海面上約1mの位置まで巻き上げるように指示したが、甲板長は、同錨をホースパイプ付近まで巻き上げていた。</p> <p>本船の左舷錨鎖の長さは、7.5節（約184m）であった。</p> <p>本船の右舷錨は、錨泊場所出発前から本事故時まで、ホースパイプからシャンクが約0.2m下方に出た状態であった。</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>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、宇部港の本件岸壁に入船右舷着けで着岸作業中、船長が、左舷錨の投下を命じたが、すぐに投下できず、また、機関を後進に操作する時機が適切でなかったことから、行きあしを制御できず、ホースパイプから約0.2m下方の右舷錨と本件岸壁が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、宇部港の本件岸壁に入船右舷着けで着岸作業中、船長が、左舷錨の投下を命じたが、すぐに投下できず、また、機関を後進に操作する時機が適切でなかったため、行きあしを制御できず、ホースパイプから約0.2m下方の右舷錨と本件岸壁が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・着岸作業を行う場合は、行きあしの制御を適切に行うこと。

付図1 推定航行経路図



付表1 本船のAIS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)
07:28:47	33-56-42.9	131-14-13.8	015	037.2	3.0
07:29:40	33-56-45.5	131-14-14.8	017	037.2	2.8
07:30:21	33-56-47.2	131-14-15.4	028	037.2	2.6
07:36:12	33-56-51.2	131-14-22.8	078	037.2	0.0

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。