

船舶事故調査報告書

平成26年12月4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（棧橋）
発生日時	平成26年5月26日 12時50分ごろ
発生場所	千葉県千葉港の千葉第3区のSNC・JTT共同棧橋 千葉港丸紅シーバース灯から真方位056° 1,530m付近 （概位 北緯35°36.2′ 東経140°05.6′）
事故調査の経過	平成26年6月10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 ^{かいせい} 海成丸、499トン 135252、個人所有 78.15m×12.00m×7.05m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年7月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 30歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成19年8月2日 免状交付年月日 平成24年6月20日 免状有効期間満了日 平成29年8月1日 機関長 男性 54歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和55年8月13日 免状交付年月日 平成25年9月20日 免状有効期間満了日 平成30年9月19日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷外板に破口 棧橋 コンクリートブロック先端部に割損
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、千葉港千葉第3区の日本サイロ新港内航船岸壁（以下「本件岸壁」という。）へ着岸するため、平成26年5月26日11時20分ごろ千葉航路5号灯浮標西方の錨地を発し、船長が、単独で船橋当直に就き、手動操舵で操船を行い、千葉県千葉市中央区の中央ふ頭西方の水路を本件岸壁へ向けて北東進した。 本船は、機関を減速し、左転して出港船の通過を待った後、本件岸

	<p>壁へ向かって前進し、機関及びバウスラストを適宜使用して着岸しようとしたものの、風で本件岸壁の西方に位置する岸壁（以下「本件西側岸壁」という。）の方へ圧流されたことから、着岸を中止し、機関を後進にかけて本件岸壁から離れた。</p> <p>船長は、風による圧流を考慮し、風上方向に回り込んで本船を本件岸壁へ向けて前進させたところ、再び本船が風により本件西側岸壁の方へ圧流されたので、着岸をやり直そうとして、機関を後進にかけたところ、本船が本件西側岸壁の西方に位置するSNC・JTT共同棧橋（以下「本件棧橋」という。）の方へ圧流されることを認めた。</p> <p>本船は、船長が、機関及びバウスラストを操作して体勢を立て直そうとしたが、本件棧橋への接触を回避することができないと思い、機関を中立にしたところ、船尾にいた機関長が昇橋し、体勢を立て直すために機関を後進にかけようとしたものの、12時50分ごろ左舷外板が本件棧橋の南端に衝突した。</p> <p>船長及び機関長は、風が強く本件棧橋からの離岸が無理であると思い、本船を本件棧橋に係船したところ、状況を見ていた本件棧橋を管理する会社が海上保安庁へ通報した。</p> <p>本船は、船長が、本船の損傷状況を確認してタグボートを手配し、航行の許可を得て本件棧橋を離れ、15時50分ごろ本件岸壁に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約15m/s、最大瞬間風速 約17m/s</p> <p>海象：波向 南南西、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p> <p>千葉市には、04時47分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続していた。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、バウスラストを備えており、本事故当時、空船状態であった。</p> <p>船長は、携帯電話、インターネット等で気象情報を入手しており、本事故当時、風が収まる様子がなく、時間の経過とともに更に風が強くなることが予測されていたが、現状ならフェンダを用意すれば着岸可能であると思い、これ以上風速が増大する前に着岸しようと考え、乗組員にフェンダを用意させた。</p> <p>船長は、ふだん、着岸操船時に風が強いときには、錨を使用していたが、本件岸壁の北東方には、日本サイロ新港本船棧橋があり、同棧橋のムアリングドルフィンが、本件岸壁の約15m南東方にあるので、錨を使用できなかった。</p> <p>船長は、機関長から本船の操船要領を教わっており、ふだん、機関長と交替で操船に当たっていた。</p> <p>船長は、約6年の船長経験を有し、本件岸壁に着岸するのは、2回目であった。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし あり</p> <p>本船は、強風注意報が発表されている状況下、千葉港千葉第3区において、本件岸壁へ着岸操船中、船長が、本件岸壁近くにムアリングドルフィンがある状況で、錨を使用せずに単独で着岸が可能であると思ひ、着岸操船を行ったところ、風により本件岸壁の西方へ圧流されたことから、着岸をやり直そうとして機関を後進にかけたものの、本件棧橋に向けて圧流され、本件棧橋と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、強風注意報が発表されている状況下、千葉港千葉第3区において、本船が、本件岸壁へ着岸操船中、船長が、本件岸壁近くにムアリングドルフィンがある状況で、錨を使用せずに単独で着岸が可能であると思ひ、着岸操船を行ったところ、風により本件岸壁の西方へ圧流されたため、着岸をやり直そうとして機関を後進にかけたものの、本件棧橋に向けて圧流され、本件棧橋と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"> ・ 船長は、着岸予定場所の状況及び気象状況を考慮して入港の可否判断を行うこと。 ・ 強風下で着岸作業を行う際、錨を使用できないときは、引船の使用を考慮すること。