

船舶事故調査報告書

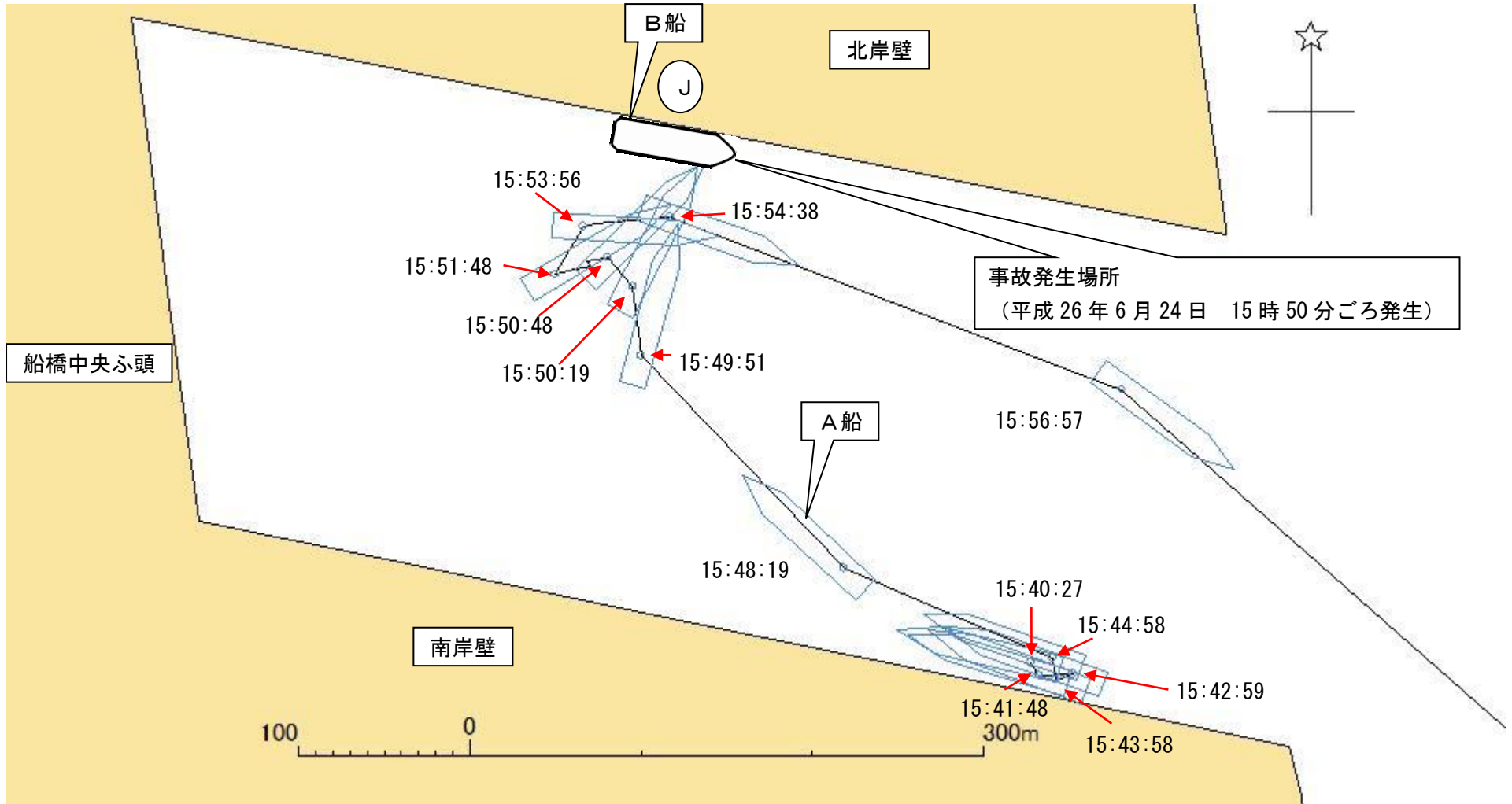
平成27年1月22日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月24日 15時50分ごろ
発生場所	千葉県千葉港の葛南区の船橋中央ふ頭北J岸壁付近 千葉縣市川市所在の千葉港葛南市川灯台から真方位074°3,850m付近 （概位 北緯35°40.6′ 東経139°58.5′）
事故調査の経過	平成26年6月24日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 原因関係者からの意見聴取手続きを行った。
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 HE FENG 9（カンボジア王国籍）、2,997トン 9646039（IMO番号）、HONGKONG HONGFENG SHIPPING CO., LIMITED（中華人民共和国香港特別行政区） 98.00m×15.80m×7.40m、鋼 ディーゼル機関、1,765kW、2012年 B 貨物船 第百六十八鳳生丸、499トン 141156、鳳生汽船株式会社 69.29m×13.10m×7.36m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成21年9月19日
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍） 男性 44歳 締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） 交付年月日 2013年11月21日 （2016年10月14日まで有効） B 船長B 男性 47歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年9月29日 免状交付年月日 平成25年6月25日 免状有効期間満了日 平成30年9月28日
死傷者等	なし
損傷	A バルバスバウに擦過傷 B 右舷船首側の外板に凹損
事故の経過	A船は、船長Aほか12人が乗り組み、千葉港の船橋中央ふ頭の南岸壁において、船橋に船長A及び二等航海士Aが、船首に一等航海士

	<p>Aほか2人が、船尾に甲板手Aほか2人がそれぞれ配置に就き、係留索を放して右舷船尾方に延びた右舷錨鎖の巻き揚げを開始し、機関を後進にかけた。</p> <p>船長Aは、左舷船尾が岸壁に接近したことから、機関停止及び左舵一杯を指示し、極微速力後進としたが、思うように岸壁から離れなかったため、機関を止め、右舷錨を揚げた後、右回頭して船橋水路に向かうこととし、右舵一杯を取り、機関を極微速力前進にかけた。</p> <p>船長Aは、右回頭中、船首配置の乗組員からB船との距離が約80mとの報告を受け、その距離であれば回頭できるものと思い、回頭を続けたところ、船首配置から約30mと報告を受け、右舷錨の投錨及び主機の停止を指示し、続けて機関を極微速力後進から順に全速力後進までかけたが、平成26年6月24日15時50分ごろA船のバルバスバウがB船の右舷船首側の外板に衝突した。</p> <p>船長Aは、機関を止め、右舷錨を揚げて右回頭した後、船橋水路に向けて前進し、現地代理店に事故の通報を行った後、航行を続けていたところ、ちばポートラジオから錨泊するように要請を受け、港外に投錨した。</p> <p>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、A船着岸場所の対岸に当たる船橋中央ふ頭の北J岸壁に左舷着けで係留していた。</p> <p>船長Bは、食堂で休息していたところ、大きな衝撃音が聞こえ、直ちに甲板上に出てA船との衝突を知り、右舷方のA船がB船から離れて船橋水路に向かうところを見て海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図1 A船の推定航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 東、風速 約3.9m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 高潮時</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船橋中央ふ頭の北岸壁及び南岸壁は、船橋水路の北側に設けられ、東方から出入りする水域であり、両岸壁間の距離が約300mであった。</p> <p>A船は、空船状態であり、喫水が船首約1.8m、船尾約3.6mであった。</p> <p>A船は、操船を補助するタグボートは取っていないかった。</p> <p>A船の操縦性能表によれば、空倉状態において、全速力前進、半速力前進、微速力前進及び極微速力前進のときの対水速力は、それぞれ12.0ノット(kn)、9.5kn、7.8kn及び6.0knであり、全速力前進で航行中に右旋回した場合の縦距及び横距は、それぞれ約410m及び430m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>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p>

<p>気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B なし</p> <p>A 船は、千葉港の船橋中央ふ頭の南岸壁で離岸作業中、機関を極微速力前進にかけて右舵一杯として右回頭を続けていたことから、対岸の北J岸壁に係留中のB船に接近し、A船のバルバスバウがB船の右舷船首側の外板に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船首配置の乗組員からB船との距離が約80mとの報告を受けたが、その距離であれば回頭できると思い、右回頭を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、千葉港の船橋中央ふ頭の南岸壁で離岸作業中、機関を極微速力前進にかけて右舵一杯として右回頭を続けていたため、対岸の北J岸壁に係留中のB船に接近し、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>
<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、船舶の操縦特性を十分に把握して操船に当たること。

付図1 A船の推定航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速度 (kn)
15:40:59	35-40-25.1	139-58-37.6	285	356.2	0.0
15:41:27	35-40-25.0	139-58-37.6	285	356.2	0.1
15:41:38	35-40-25.0	139-58-37.6	286	053.0	0.2
15:41:48	35-40-25.0	139-58-37.7	287	075.1	0.3
15:42:59	35-40-25.0	139-58-38.5	290	082.0	0.3
15:43:58	35-40-24.9	139-58-38.1	291	254.4	0.2
15:44:58	35-40-25.3	139-58-38.0	289	304.8	0.9
15:48:19	35-40-27.0	139-58-33.2	313	291.8	3.0
15:49:51	35-40-31.0	139-58-28.4	016	349.6	3.5
15:50:14	35-40-32.2	139-58-28.3	026	354.9	2.7
15:50:19	35-40-32.4	139-58-28.2	028	355.1	2.5
15:50:48	35-40-32.9	139-58-27.7	046	289.9	1.1
15:50:52	35-40-32.9	139-58-27.6	048	285.5	1.0
15:51:06	35-40-32.8	139-58-27.2	053	272.8	1.1
15:51:15	35-40-32.7	139-58-27.3	057	271.4	1.1
15:51:31	35-40-32.7	139-58-26.9	059	259.4	1.2
15:51:48	35-40-32.6	139-58-26.4	059	249.6	1.3
15:53:56	35-40-33.5	139-58-27.1	094	062.8	1.9
15:54:01	35-40-33.5	139-58-27.3	097	065.0	2.1
15:54:38	35-40-33.7	139-58-29.1	110	095.2	2.6
15:56:57	35-40-30.4	139-58-39.6	126	120.7	4.6

(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。