

# 船舶事故調査報告書

平成27年3月19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

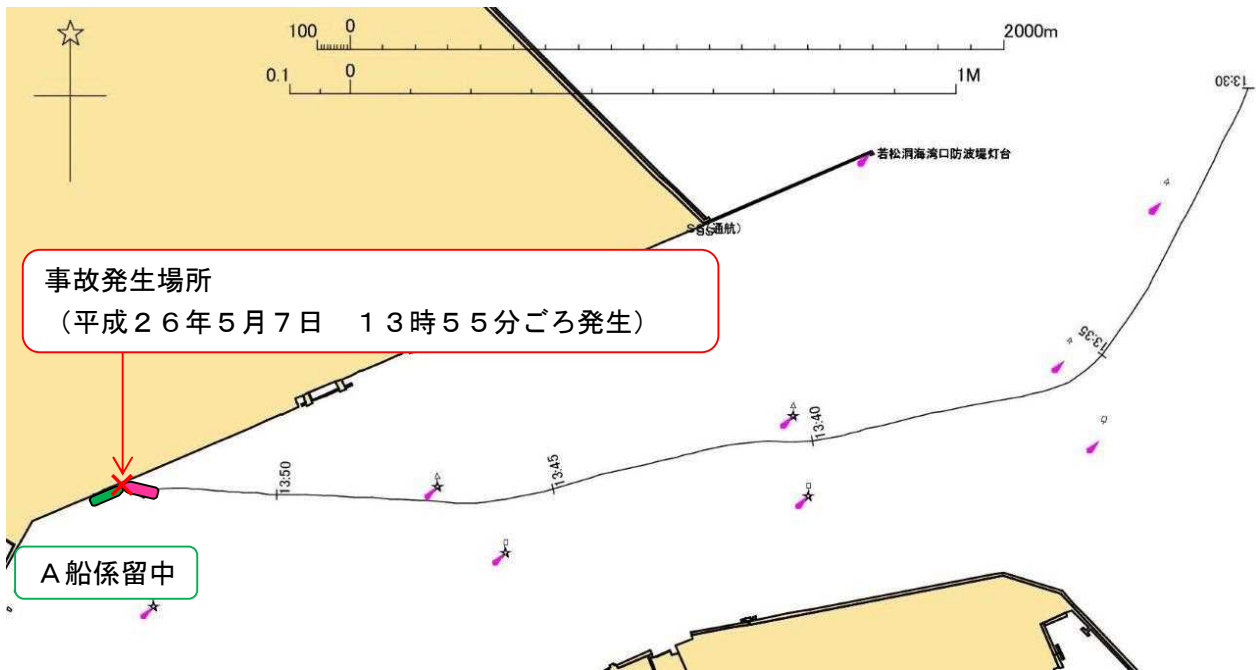
委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（係留船及び岸壁）
発生日時	平成26年5月7日 13時55分ごろ
発生場所	関門港若松第5区 若松洞 <sup>どうかい</sup> 海湾口防波堤灯台から真方位246° 1.4海里付近 （概位 北緯33° 55.90′ 東経130° 49.50′）
事故調査の経過	平成26年5月8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。 なお、後日、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 TIAN TONG（カンボジア王国籍）、2,266トン 8712348（IMO番号）、HUIYANG SHIP MANAGEMENT LTD 89.54m×13.2m×7.25m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1987年（建造年） B 貨物船 TOUEI MARU（トーゴ共和国籍）、2,135トン 8615760（IMO番号）、JINZHI SHIP-REPAIRING CO LTD 89.43m×13.0m×6.95m、鋼 ディーゼル機関、735kW、1986年8月25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 64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 2014年3月5日 （2014年12月2日まで有効） B 船長B（中華人民共和国籍） 男性 43歳 締約国資格受有者承認証 船長（トーゴ共和国発給） 交付年月日 2013年3月13日 （2016年12月31日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部及びバルバスバウ右舷側（水面下）に凹損 B 船首マストの倒壊、船首部の左舷側ハンドレール及び左舷側フェアリーダ並びに通風筒に破損 岸壁 前面に擦過傷
事故の経過	A船は、船長Aほか10人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、 関門港若松第5区にある <sup>ひびきなだ</sup> ‘響灘南第1号岸壁’（以下「本件岸壁」と

	<p>いう。)に出船左舷着けで係留中、平成26年5月7日13時55分ごろ、A船の船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか9人(全員中華人民共和国籍)が乗り組み、鉱石約3,360tを積み、船長Bが、操船を指揮し、甲板手2人をそれぞれ操舵及び機関の操作に就け、約6.3ノット(kn)の対地速力で関門航路を航行した。</p> <p>船長Bは、13時30分ごろ関門航路から若松航路へ入り、13時45分ごろ、左舷錨を投入し、本件岸壁に係留中のA船の船首(手前)方の岸壁に入船右舷着けするつもりで減速し始めた。</p> <p>船長Bは、B船の船首からA船の船首までの直線距離が、約70mの地点で機関を後進としたが、予測ほど減速しなかったため、その距離が、約30mの地点で、機関を全速力後進としたが、B船とA船及び本件岸壁とが衝突した。</p> <p>本事故後、B船は、後進しながらA船及び本件岸壁から離れて、右転し、左舷錨を揚収した後、右舷錨を投入して14時30分ごろ、本件岸壁へ左舷着けで着岸した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 B船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4～5</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の乗組員は、舷門当直者1人を除き、全員居室で待機していた。</p> <p>A船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.3mであった。</p> <p>B船の喫水は、船首約5.1m、船尾約5.2mであった。</p> <p>本事故時、A船は空倉状態、B船は満載状態であり、B船の船首部が、A船の船首部と本件岸壁との間に入り込み、A船のヘッドライン(船首索)によりB船の船首マストが船尾方向に倒壊し、B船の右舷錨が、本件岸壁の前面と衝突した。</p> <p>船長Bは、本件岸壁への着岸は初めてであった。</p> <p>船長Bは、船首配置の一等航海士から、本件岸壁までの距離報告を、適宜受けていた。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、関門港若松第5区において、本件岸壁に出船左舷着けで係留中、B船は、本件岸壁に入船右舷着けする予定で着岸作業中、船長Bが、左舷錨を投入し機関を後進としたが、前進行きあしが止まらなかったことから、A船の船首部及び本件岸壁の前面にB船の船首部が、衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、関門港若松第5区において、本件岸壁に出船左舷着けで</p>

	A船が係留中、B船が入船右舷着けする予定で着岸作業中、船長Bが左舷錨を投入して機関を後進としたが、前進行きあしが止まらなかったため、A船の船首部及び本件岸壁の前面にB船の船首部が衝突したことにより発生したものと考えられる。
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"> <li>・ 余裕のある時期に前進行きあしを停止すること。</li> <li>・ 自船の運動性能を把握すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表1 B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)
13:30:09	33-56-34.8	130-51-47.1	203	197.2	6
13:35:30	33-56-06.7	130-51-27.8	237	229	6.3
13:40:20	33-55-59.7	130-50-55.2	270	264.4	5.5
13:45:00	33-55-55.0	130-50-24.3	255	253.9	5.9
13:50:10	33-55-54.4	130-49-51.3	275	271.6	4.3
13:53:20	33-55-55.0	130-49-37.2	271	267.6	3
13:53:30	33-55-54.9	130-49-36.7	272	266	2.7
13:54:00	33-55-54.8	130-49-35.4	279	260	1.9
13:54:10	33-55-54.8	130-49-35.1	283	240.7	0.7
13:55:39	33-55-54.2	130-49-35.3	296	171.5	0.4

(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。