

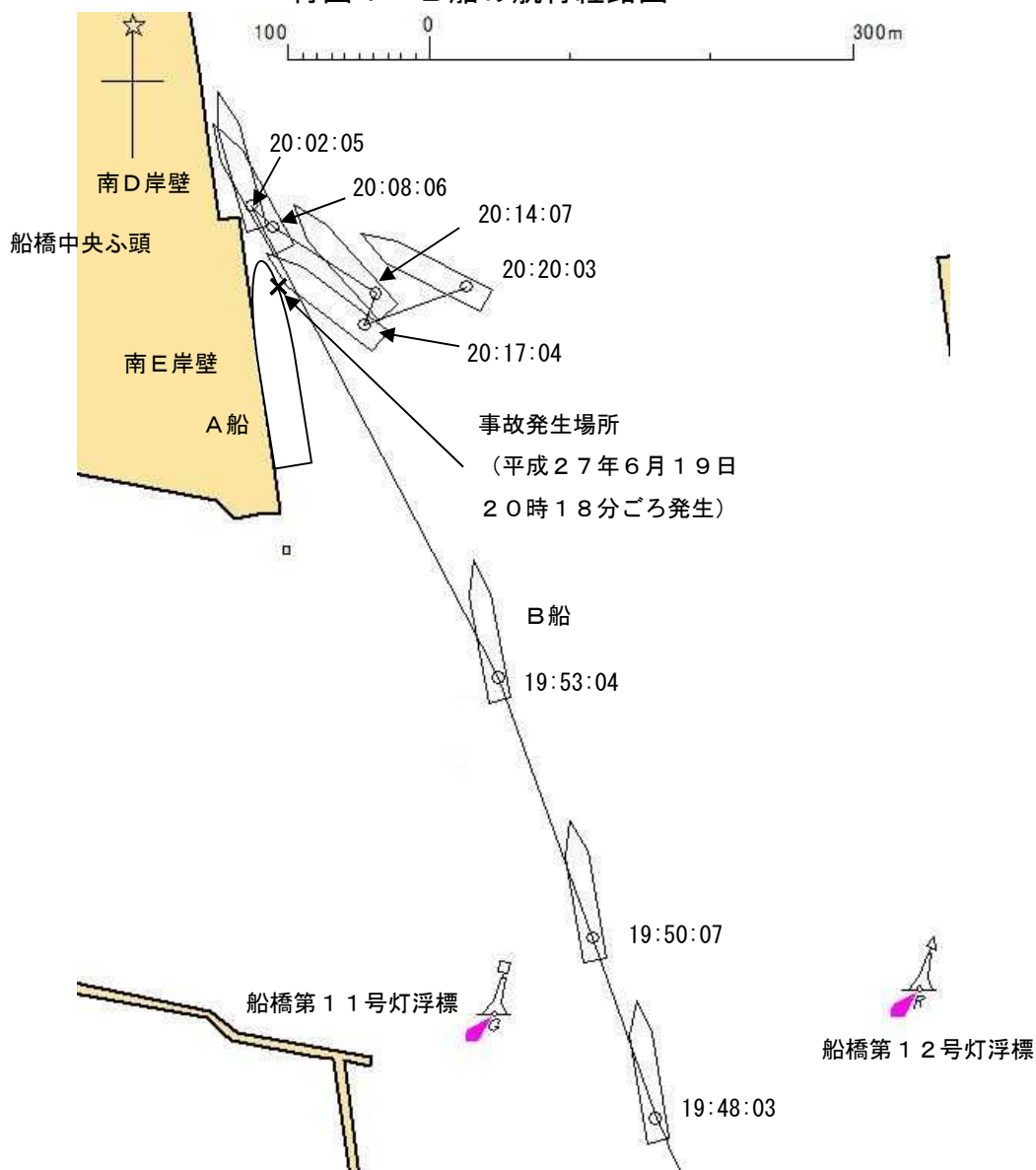
船舶事故等調査報告書

平成27年10月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015横第79号
事故等種類	衝突
発生日時	平成27年6月19日 20時18分ごろ
発生場所	千葉県千葉港葛南区の船橋中央ふ頭南E岸壁 千葉港葛南市川灯台から真方位083°4,150m付近 (概位 北緯35°40.27' 東経139°58.76')
事故等調査の経過	平成27年6月22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	A 貨物船 ^{グロリーハンゾウ} GLORY HANGZHOU (パナマ共和国籍)、12,979トン 9588433 (IMO番号)、SMART TREND SHIPPING LIMITED B 貨物船 ^{アクアマリン} AQUAMARINE (ベトナム社会主義共和国籍)、4,095トン 9371127 (IMO番号)、INTERNATIONAL SHIPPING AND LABOUR COOPERATION JOINT STOCK COMPANY
乗組員等に関する情報	A 船長A (中華人民共和国籍)、締約国資格受有者承認証 船長 (パナマ共和国発給) B 船長B (ベトナム社会主義共和国籍)、免状不詳
死傷者等	なし
損傷	A 右舷ベルマウスに擦過傷 B 船首楼の左舷外板に凹損、船首楼の左舷ハンドレールに曲損
事故等の経過	A船は、船長Aほか19人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、千葉港葛南区の船橋中央ふ頭南E岸壁において、左舷着けで係留していた。 A船は、船長Aが、当直の航海士Aから接近して来るB船の報告を受けて昇橋したところ、至近にB船を認め、VHF無線電話により海上保安庁に通報するとともに昼間信号灯をB船に向けて照射したが、平成27年6月19日20時18分ごろ、その右舷船首にB船の左舷船首が衝突した。 船長Aは、船舶代理店に本事故の報告を行った。 B船は、船長Bほか22人（全員ベトナム社会主義共和国籍）が乗り組み、船橋中央ふ頭南D岸壁に入船左舷着けとするため、タグボート1隻を右舷船尾に取り、船橋水路から同ふ頭南D岸壁に向かって北北西進していた。 B船は、右舷錨を投下して錨鎖を伸ばしながら、船首を船橋中央ふ頭南D岸壁に接近させ、船首からスプリングライン及びヘッドライン

	<p>をそれぞれ1本送り出して同岸壁のビットに掛けたところ、右舷船首方からの風に圧流されて同岸壁の南方に係留中のA船に接近し、その左舷船首がA船の右舷船首に衝突した。</p> <p>B船は、右舷錨を巻き揚げ、船首のスプリングライン及びヘッドラインが放たれた後、タグボートの支援を得て船橋中央ふ頭南D岸壁に右舷着けした。</p> <p>(付図1 B船の航行経路図、付表1 B船のAIS記録(抜粋)参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約6.9m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>B船は、空倉状態であり、喫水が船首約2.1m、船尾約4.0mであった。</p> <p>B船は、本事故時、船長Bが船橋で操船指揮をとり、航海士がエンジンテレグラフに、甲板手が操舵スタンドにそれぞれつき、船首に乗組員5人が、船尾に乗組員4人がそれぞれ配置についていた。</p> <p>タグボートの船長は、B船が、南方へ圧流されているものの、主機を前進に掛けていなかったため、A船に接近していることをB船に報告したが、B船からの指示はなかった。</p>
分析 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>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、千葉港葛南区の船橋中央ふ頭南E岸壁において係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、千葉港葛南区の船橋中央ふ頭において、同ふ頭南D岸壁に入船左舷着けしようと同岸壁に接近して船首側の係留索2本を取ったところ、右舷船首方からの風に圧流されたことから、同岸壁の南方に係留中のA船に接近し、A船と衝突したものと考えられるが、船長Bから情報が得られなかったため、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、B船が、千葉港葛南区の船橋中央ふ頭において、同ふ頭南D岸壁に入船左舷着けしようと同岸壁に接近して船首側の係留索2本を取ったところ、右舷船首方からの風に圧流されたため、係留中のA船に接近し、A船と衝突し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"> ・着岸予定バースに接近する際、気象、自船の積荷状況、他船の着岸状況等を考慮し、他船に接近しないよう、他船との船間距離を十分とること。

付図1 B船の航行経路図



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 (°)	対地速力 (ノット)
19:45:02	35-39-51.3	139-58-59.4	352	350	2.3
19:48:03	35-39-57.5	139-58-56.6	351	334	2.2
19:50:07	35-40-01.6	139-58-54.8	350	343	2.3
19:53:04	35-40-07.6	139-58-52.1	349	339	1.9
20:02:05	35-40-18.4	139-58-45.2	344	308	0.5
20:08:06	35-40-17.9	139-58-45.8	331	109	0.3
20:14:07	35-40-16.4	139-58-48.7	318	120	0.7
20:17:04	35-40-15.7	139-58-48.4	308	203	0.8
20:20:03	35-40-16.5	139-58-51.2	298	047	0.7

(注) 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。
船首方位及び対地針路は真方位である。