

船舶事故等調査報告書

平成27年11月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015神第21号
事故等種類	衝突
発生日時	平成27年1月22日 12時17分ごろ（現地時刻）
発生場所	ベトナム社会主義共和国サイゴン港 （概位 北緯10°45.96′ 東経106°42.64′）
事故等調査の経過	平成27年3月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 旅客船 につぼん丸、22,472トン 131992、商船三井客船株式会社 B レストラン船（船名不詳）、不詳 不詳、不詳 C レストラン船（船名不詳）、不詳 不詳、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級海技士（航海） 水先人A（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 右舷船尾外板に擦過傷 B 右舷船首屋根の木製支柱が折損 C 右舷船首木製ブルワークが破損
事故等の経過	A船は、船長Aほか192人が乗り組み、旅客339人を乗せ、水先人Aが水先を行い、サイゴン港M-2岸壁（以下「本件岸壁」という。）に入船左舷着けの係留状態で右舷船首及び右舷船尾にタグボート各1隻を配置してタグラインをとり、平成27年1月22日12時10分（現地時刻、以下同じ。）ごろ、マレーシアコタキナバル港に向けて離岸を開始した。 A船は、船首尾のタグボートを横方向に引かせ、本件岸壁から約20m離れたのち、右回頭を始めて本件岸壁に対して約20°回頭したところで、船尾のタグラインを放した。 A船は、引き続き、船首のタグボートを横方向に引かせて本件岸壁に対して約60°回頭した頃、船尾が本件岸壁から約60m離れて船首方の対岸まで約70mとなった。 A船は、両舷の機関を全速力後進にかけ、船首のタグボートを正横より船尾側に引かせ続けたところ、後進行きあしとなり、本件岸壁に係留中のB船に接舷していたC船に接近した。 船長Aは、水先人Aに、機関を停止して、船尾のタグボートを引か

	<p>せるよう伝えたが、返事がなく、不安になり、機関を微速力前進にかけたのち、左舷機を全速力前進、右舷機を全速力後進、右舵一杯、バウスラスタを右（船首を右に回頭させる操作）一杯としたが、12時17分ごろ、A船の右舷船尾部がC船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>B船は、本件岸壁に左舷着けで係留中、A船がC船に衝突するとともにC船がB船に接触した。</p> <p>C船は、左舷側をB船に接舷して係留中、A船が接近して衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 低潮時、河川流速 約1.0～1.5ノット</p>
その他の事項	<p>本事故発生場所の川幅は約270mで、可航水域が約210mであり、A船の全長は166.65mであった。</p> <p>A船は、B船及びC船の上流約15mの位置に係留していた。</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 あり、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、サイゴン港の本件岸壁において離岸作業中、水先人Aが、入船左舷着けの態勢から右回頭して出港する際、船首方の対岸への接近を回避するために機関を全速力後進にかけたのち、後進行きあしを減じなかったことから、船長が機関、舵及びバウスラスタを使用して本件岸壁に係留中のC船との衝突を避けようとしたものの、C船に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人Aが、後進行きあしを減じなかったのは、後進行きあしとなってC船に接近していることに気付かなかった可能性があると考えられるが、水先人A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> <p>B船及びC船は、サイゴン港の本件岸壁において、B船が左舷着けで係留し、その右舷側にC船が左舷着けで係留中、A船がC船に接近して衝突し、C船がB船に接触したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、サイゴン港において、A船が離岸作業中、水先人Aが、入船左舷着けの態勢から右回頭して出港する際、船首方の対岸への接近を回避するために機関を全速力後進にかけたのち、後進行きあしを減じなかったため、係留中のC船に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"> ・可航水域が限られた場所で、回頭する際、過大な行きあしとならないよう、タグボート及びバウスラスタを適宜使用して、全速力後進など、過大な出力で機関を使用しないこと。