

船舶事故等調査報告書

平成27年2月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

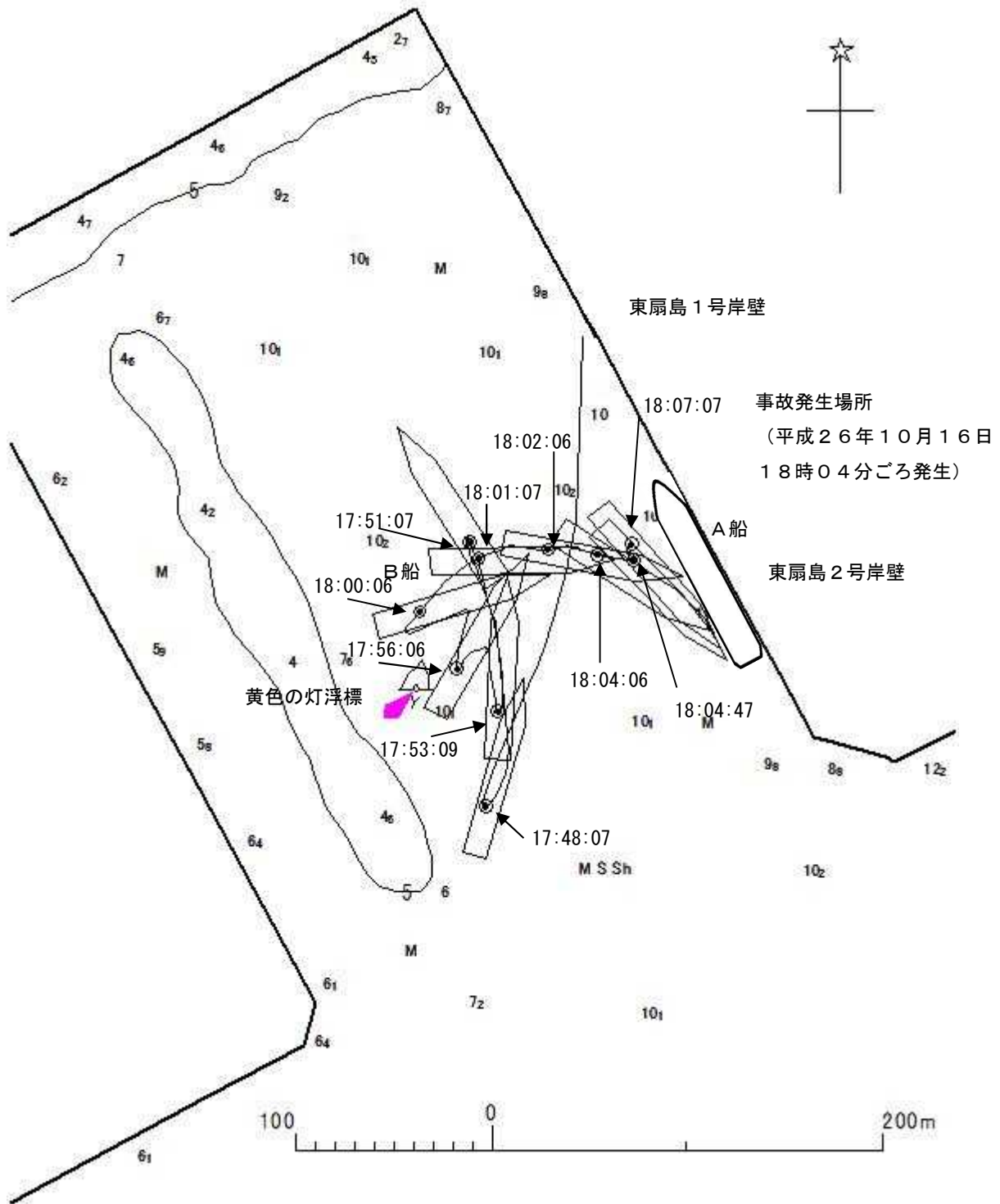
事故等番号	2014横第149号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年10月16日 18時04分ごろ
発生場所	京浜港の川崎第2区の東扇島2号岸壁付近 神奈川県川崎市所在の川崎東扇島防波堤東灯台から真方位263° 2,050m付近 (概位 北緯35°29.6′ 東経139°45.6′)
事故等調査の経過	平成26年10月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 XIN HAI RONG (カンボジア王国籍)、4,333トン 9405980 (IMO番号)、SEA OTTER MERCHANT SHIPPING CO., LIMITED B 貨物船 WIDE POS (大韓民国籍)、2,509トン 9033842 (IMO番号)、KEUM YANG SHIPPING CO., LTD.
乗組員等に関する情報	A 船長A (中華人民共和国籍)、船長免状 (カンボジア王国発給) B 船長B (大韓民国籍)、二級航海士 (大韓民国発給) 機関長B (大韓民国籍)、免状不詳
死傷者等	なし
損傷	A 左舷ハンドレールに曲損、左舷ポートデッキに圧損、救命艇に破損 B 船首部ハンドレールに曲損、船首部に擦過傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか13人が乗り組み、京浜港川崎第2区の東扇島2号岸壁に右舷着けで係留中、平成26年10月16日18時04分ごろ左舷中央部にB船の船首部が衝突した。 船長Aは、船舶代理店等に事故の報告を行い、海上保安庁へ事故を通報した。 B船は、船長B及び機関長Bほか10人が乗り組み、船橋で、船長Bが操船指揮を執り、機関長Bが主機遠隔操縦レバーに、操舵手Bが舵輪にそれぞれ就き、東扇島1号岸壁から離れ、後進してA船の左舷方へ向かった。 船長Bは、右回頭して扇島東水路に向首しようと思ひ、右舵を取って極微速力前進をかけたところ、A船に接近する状況となったので、極微速力後進を指示した。 B船は、機関長Bが主機遠隔操縦レバーを操作したものの、後進にかからなかったため、機関長Bが機関室に移動して主機操縦ハンドルを操作しようとした際、同ハンドルを前進側に移動させてしまった。

	<p>B船は、前進の速力が増し、A船に衝突した。</p> <p>B船は、A船から離れ、東扇島1号岸壁に着岸した。</p> <p>(付図1 B船の推定航行経路図、付表1 B船のAIS記録(抜粋) 参照)</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約2.1m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期</p> <p>日没時刻：17時06分</p>
その他の事項	<p>東扇島1号岸壁及び東扇島2号岸壁は、南方から出入りする水域で、両岸壁の西方には黄色の灯浮標があつて、同灯浮標の西方には、水深5m以下の浅所域が広がっており、同灯浮標と両岸壁との間は約170mであつた。</p> <p>B船は、喫水が船首約3.0m、船尾約4.2mであつた。</p> <p>B船は、本事故後、主機始動空気槽に充気し、船橋の主機遠隔操縦レバーを使用して後進テストを行つたが、異常は認められなかつた。</p> <p>船長Bは、約20年間の船長経験があり、水先人を利用せず、川崎区の岸壁で離着岸を30回以上行つていた。</p> <p>機関長Bは、平成26年2月からB船に乗船していた。</p>
<b>分析</b> 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 あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、京浜港川崎第2区において、東扇島2号岸壁に右舷着けで係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、京浜港川崎第2区の東扇島2号岸壁付近において回頭中、前進の行きあしを止めようとして船橋の主機遠隔操縦レバーを操作したものの、後進にかからなかつたので、機関長Bが機関室に移動して主機操縦ハンドルを操作した際、誤って同ハンドルを前進側に移動したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>機関長Bは、主機遠隔操縦レバーで後進にかからなかつたことに意識が向き、また、急いでいたことから、誤って主機操縦ハンドルを操作した可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、本事故時、主機始動空気槽の圧力が低下して、一時的に船橋の主機遠隔操縦レバーによる操作ができなくなつた可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、京浜港川崎第2区において、A船が東扇島2号岸壁に右舷着けで係留中、B船が東扇島2号岸壁付近で回頭中、B船が、前進の行きあしを止めようとして、機関長Bが、主機操縦ハンドルを操作した際、誤って同ハンドルを前進側に移動したため、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>
<b>参考</b>	<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</p>

られる。

- ・ 出港作業前には、主機の運転テストを行うこと。
- ・ 主機操縦装置の整備を行うこと。
- ・ 出港作業は、着岸中の他の船舶がいる場合、同船から余裕をもった距離で行うこと。

付図1 B船の推定航行経路図



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 (kn)
17:40:37	35-29-37.8	139-45-35.3	333	302.4	0.1
17:45:16	35-29-34.8	139-45-35.2	006	187.6	2.5
17:48:07	35-29-30.0	139-45-33.4	016	121.2	0.4
17:50:07	35-29-33.8	139-45-33.2	329	341.0	2.2
17:51:07	35-29-34.4	139-45-33.0	327	111.0	0.7
17:52:08	35-29-33.1	139-45-33.5	344	166.6	1.8
17:53:09	35-29-31.6	139-45-33.6	003	217.5	0.4
17:54:07	35-29-32.4	139-45-33.4	021	000.2	1.1
17:55:06	35-29-32.6	139-45-33.1	030	254.3	0.4
17:56:06	35-29-32.3	139-45-32.8	030	229.1	0.3
17:57:07	35-29-33.0	139-45-32.9	043	017.9	0.6
17:58:17	35-29-33.3	139-45-33.0	051	332.9	0.4
17:59:06	35-29-33.0	139-45-32.1	059	246.9	0.9
18:00:06	35-29-33.3	139-45-32.0	073	036.8	1.3
18:01:07	35-29-34.2	139-45-33.2	089	063.7	1.2
18:02:06	35-29-34.3	139-45-34.6	101	080.5	0.8
18:03:06	35-29-34.3	139-45-35.2	117	099.3	0.4
18:04:06	35-29-34.2	139-45-35.6	123	115.6	0.7
18:04:17	35-29-34.2	139-45-35.9	126	102.2	1.3
18:04:47	35-29-34.1	139-45-36.3	136	057.6	0.5
18:05:06	35-29-34.3	139-45-36.3	137	010.5	0.3
18:05:38	35-29-34.3	139-45-36.2	135	305.0	0.1
18:06:08	35-29-34.3	139-45-36.2	136	329.8	0.1
18:07:07	35-29-34.4	139-45-36.3	139	056.5	0.1

(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。