

船舶事故等調査報告書

平成27年4月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第122号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年8月26日 08時35分ごろ
発生場所	千葉県千葉港中央ふ頭 千葉港稲毛海浜公園A導流堤灯台から真方位122° 2,740m 付近 (概位 北緯35° 35.87' 東経140° 05.52')
事故等調査の経過	平成26年8月27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 引船 さきもり1号、173トン 133816、株式会社ダイトーコーポレーション B 巡視艇 たかたき、126トン 141777、国土交通省
乗組員等に関する情報	A 航海士A、四級海技士（航海） 機関長A、四級海技士（機関） B 船長B、二級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 船首部に擦過傷、手すり支柱2本に折損
事故等の経過	A船は、船長A、航海士A及び機関長Aほか2人が乗り組み、千葉港中央ふ頭に係留中、平成26年8月26日08時25分ごろ、他の警戒船と交替して警戒業務に従事せよとの指令が入り、係留地を出航することとなった。 航海士Aは、機関長AがA船の主機を始動した直後に出港用意を令して操船に当たり、両舷主機のクラッチを入れ、その場で右回頭するつもりで、左右両舷の「アジマススラスト型推進器（以下「推進器」という。）の制御装置」（以下「制御装置」という。）のハンドルを操作したところ、操作どおりにA船が動かず、船尾方へゆっくりと後退し始めたことに気付き、制御装置に異常があることを船尾甲板配置の機関長Aに告げた。 機関長Aは、制御装置の電源が入っていないことに気付き、機関監視室で制御装置の電源を入れたが、間に合わず、A船は、08時35分ごろ、その船尾が係留中のB船の船首に衝突した。 航海士Aは、A船を中央ふ頭に着岸させ、事後の対応に当たった。 B船は、船長Bほか9人が乗り組み、乗組員1人が停泊当直に当た

	り、中央ふ頭の岸壁に入船右舷着けで係留中、B船の船首にA船の船尾が衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
その他の事項	<p>A船及びB船の係留場所は、北側が開いた凹字型をした岸壁（内側）の西側であり、係留場所の南側が内貿物揚場岸壁となっていた。</p> <p>A船は、平水区域を航行区域とする、船員法の適用がない船舶であり、出入港する際の船長の指揮義務がなく、船舶所有者と契約を結ぶ船員配乗会社が手配した乗組員が乗り組んでいた。</p> <p>A船は、乗組員7人のうち5人が、交替して運航に当たるほか、係留中も24時間出動可能な防災タグボートとしての態勢を維持するために、船内で待機していた。</p> <p>A船は、操舵室の配電盤に制御装置の電源喪失警報が組み込まれていたものの、電源表示灯が設置されていなかった。</p> <p>機関長Aは、自室で休んでいたとき、急に出航を知らされ、主機始動等の作業のために慌てて機関室に赴き、機関監視室で停泊用電源から主電源への切替え等を行ったが、制御装置の電源を入れることを失念し、機関室に移動して主機の始動などを行った。</p> <p>A船の操船者は、主機及び推進器を停止する際、両舷の推進器が、それぞれ船体正横外側に水流を発生させる位置に戻っていた。</p> <p>A船は、本事故当時、西側の岸壁に入船右舷着けした状態で、船首方至近に内貿物揚場岸壁があり、左舷側から風を受けていた。</p> <p>航海士Aは、ふだん行っている、約15分間の主機の暖機運転及び制御装置の作動試験を行わなかった。</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	A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし <p>A船は、千葉港中央ふ頭において離岸作業中、機関長Aが制御装置の電源を入れることを失念したことから、航海士Aが、両舷主機のクラッチを入れ、制御装置のハンドルを操作した際、両舷の推進器がそれぞれ船体正横外側方向に水流を生じさせ、西側及び南側の岸壁に反射した水流によって、船体が正船尾方に後退し、係留中のB船の船首に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、千葉港中央ふ頭において、係留中、船首にA船の船尾が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、千葉港中央ふ頭において離岸作業中、機関長Aが制御装置の電源を入れることを失念したため、航海士Aが、両舷主機のクラッチを入れ、制御装置のハンドルを操作した際、両舷の推進器がそれぞれ船体正横外側方向に水流を生じさせ、西側及び南側の岸</p>

	壁に反射した水流によって、船体が正船尾方に後退し、係留中のB船の船首に衝突したことによって発生したものと考えられる。
参考	<p>A船の船舶所有者は、本事故後、主機等の始動マニュアル及びチェックリストを作成し、運航する船舶3隻に配布した。</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">・ 制御装置の使用を開始するときは、電源が入っていることを確認すること。・ 係留索を放す前に、制御装置の作動試験を行うこと。