

船舶事故調査報告書

平成28年3月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成27年11月27日 05時46分ごろ |
| 発生場所 | 千葉県千葉港第1区出洲ふ頭 千葉港丸紅シーバース灯から真方位090° 1.4海里付近 (概位 北緯35° 35.8′ 東経140° 06.4′) |
| 事故の概要 | 自動車運搬船東洋丸は、着岸作業中、また、ケミカルタンカー昭豊丸及びケミカルタンカー明和丸は、共に岸壁に係留中、東洋丸が他の2隻に衝突した。 東洋丸は右舷外板に、昭豊丸は右舷外板に、また、明和丸は右舷及び左舷外板にそれぞれ損傷を生じた。 |
| 事故調査の経過 | 平成27年11月27日、調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | A 自動車運搬船 東洋丸、4,238トン 137235、三徳船舶株式会社（船舶所有者）、広島共同汽船株式会社（船舶借入人） B ケミカルタンカー 昭豊丸、696トン 140086、太平洋沿海汽船株式会社、東福汽船株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 C ケミカルタンカー 明和丸、499トン 141928、明和海運株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A、三級（航海） B 船長B、三級（航海） C 船長C、三級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 右舷外板に擦過傷 B 右舷外板に凹損等 C 右舷及び左舷外板に凹損等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 8 海象：波向 南西、波高 約1.0m 千葉県千葉市には、11月26日16時28分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続していた。 |
| 事故の経過 | 船長Aは、千葉市千葉中央ふ頭のB岸壁に左舷着けするに当たり、本船より約20分前に入港した自動車運搬船がタグボートを使用せずに着岸したのを見ており、同船とちばポートラジオとの通信で港内の風速が平均約9m/sであると聞き、また、着岸操船時に風を船尾方向 |

| | |
|------------------|---|
| | <p>から受けることになるので、タグボートを使用しなくても着岸できると思った。</p> <p>A船は、千葉中央ふ頭のC岸壁に接近し、係留索を岸壁に渡すために先端におもりを結んだ投索（以下「本件おもり」という。）を2回投じたが、風のため岸壁に渡すことができなかった。</p> <p>A船は、係留索を岸壁にわたす際、本件おもりを飛ばす距離が制御できずに岸壁上の搭載予定車を損傷させる等の事故を防ぐため、人力で本件おもりを投げており、係留索投射器を使用していなかった。</p> <p>A船は、約20m/s以上の突風を伴う南西風により、船体が対岸の出洲ふ頭に向けて圧流された。</p> <p>A船は、船長Aが、態勢を立て直そうと機関を使用した。が、圧流され続けたので、入港の際に準備していた右舷錨を投じ、スラストを使用したものの支えきれず、その右舷がC船の右舷と衝突し、続いてB船の右舷と衝突した。</p> <p>A船の運航管理会社は、船長Aに対し、安全第一を心掛け、不安を感じた際は、遠慮なくタグボートを使用するよう指導していた。</p> <p>船長Aは、ふだん、A船のスラストの能力から、運航管理会社の定めたタグボートの使用基準と同様に、風速10m/sまではタグボートを使用せずに入港操船を行っていた。</p> |
| <p>分析</p> | <p>A船は、千葉港第1区において、強風注意報が発表され、風力8の風が吹く状況下、タグボートを操船の支援に付けていなかったことから、対岸の出洲ふ頭に向けて圧流され、C船及びB船と衝突したものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、夜間、A船が、強風注意報が発表され、風力8の風が吹く状況下、タグボートを操船の支援に付けていなかったため、対岸の出洲ふ頭に向けて圧流され、C船及びB船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| <p>参考</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"> ・狭い海域での着岸操船において、強風注意報が発表されているときは、タグボートの使用を検討すること。 ・風があるときは、係留索投射器の使用を検討すること。 |