

船舶事故調査報告書

平成31年3月20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30年6月22日 06時59分ごろ
発生場所	千葉県千葉港葛南区船橋中央ふ頭南岸壁東方沖 千葉市稲毛ヨットハーバー灯台から真方位309° 4.8海里付近 (概位 北緯35° 40.4′ 東経139° 58.8′)
事故の概要	貨物船SUN FORTUNEは、北進中、また、貨物船第十一進宏丸は、東進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年6月22日、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
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 SUN FORTUNE（大韓民国籍）、1,997トン 9356775（IMO番号）、NURIMAX SHIPPING CO.,LTD B 貨物船 第十一進宏丸、499トン 141590、進宏海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、（大韓民国籍）、免状不詳 B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部ハンドレールに曲損、舷梯に凹損 B 船首部ブルワークに凹損、船首部ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：波高 約0.2m
事故の経過	A 船は、船長Aほか12人（インドネシア共和国籍6人、大韓民国籍4人、ミャンマー連邦共和国籍2人）が乗り組み、鋼材約2,500tを積載し、船橋中央ふ頭北岸壁に着岸する目的で、約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で船橋中央ふ頭南岸壁（以下「南岸壁」という。）東方沖の掘下げ済み水路（以下「本件水路」という。）を北進中、左舷船尾部とB船の船首部とが衝突した。 B 船は、船長Bほか4人が乗り組み、鋼材約1,300tを積載し、北海道苫小牧港に向けて船橋中央ふ頭M3岸壁を離岸した。 B 船は、船長Bが操船し、航海士2人を船首に、機関長と機関士を船尾にそれぞれ配置し、レーダーを作動させ、約8knの速力で南岸壁に沿って東進中、船長Bが、船首配置の航海士から右舷前方500m付近にA船を視認したとの報告を受け、慌てて主機を全速力後進としたものの、A船と衝突した。 船長Bは、離岸前、A船の入港情報を入手し、レーダーでA船を確認していたものの、離岸後、A船が本件水路の右側端に寄って航行すると思い、約8knの速力で東進したが、レーダーでA船を確認しなかつた。

	<p>ったので、予想に反して本件水路の中央から左側端寄りを航行してきたA船に気付くのが遅れ、衝突を避けるための対応が遅れたと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、南岸壁東方沖を北進中、B船と衝突したものと考えられるが、船長Aから情報が得られなかったため、衝突に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、南岸壁に沿って東進中、船長Bが、A船が本件水路の右側端に寄って航行すると思い、A船に対する見張りを適切に行わずに東進を続けたことから、本件水路の中央から左側端寄りを航行してきたA船に気付くのが遅れ、衝突を避けるための措置を取ったものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、南岸壁東方沖において、A船が北進中、B船が東進中、両船が衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・進路が交差するふ頭の突端付近を航行する場合は、レーダーを活用して継続的な見張りを行い、接近する他船がいれば、早期に衝突を避けるための措置を採るとともに、事前にVHF無線電話で交信して他船と情報を交換すること。