

船舶事故調査報告書

令和3年10月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和3年4月7日 12時33分ごろ
発生場所	福岡県福岡市中央区荒津2丁目所在の企業専用棧橋 博多港西公園下防波堤灯台から真方位252°280m付近 （概位 北緯33°36.3′ 東経130°22.5′）
事故の概要	ケミカルタンカー ^{エンジェルブルー} ANGEL BLUEは、着岸作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和3年4月9日、主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	ケミカルタンカー ANGEL BLUE（パナマ共和国籍）、1,637トン 9711585（IMO番号）、ET MARIME S.A. INC., SK MARINE S.A. INC.
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国 発給）
負傷者	なし
損傷	本船 船首部両舷外板に凹損及び擦過傷 棧橋 コンクリート部に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>本船は、船長ほか11人（大韓民国籍1人、インドネシア共和国籍10人）が乗り組み、福岡市中央区荒津2丁目所在の企業専用棧橋（ドルフィン）（以下「本件棧橋」という。）に出船左舷着けする目的で、主機を極微速力前進として約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で福岡市博多港中央航路を南東進したのち、右転して船首を本件棧橋に向けて南進した。</p> <p>船長は、船首から本件棧橋まで約100mの場所で、約3knの速力の状態で右舷錨を投錨し、錨鎖を2節伸出してブレーキをかけ、バウスラストを始動して船首を右舷方に振ろうとしたものの、本船は錨が効かずそのまま直進した。</p> <p>船長は、船首を右舷方へ振れずに本船が直進したので、危険を感じて全速力後進としたものの間に合わず、船首が本件棧橋の荷役棧橋と係留棧橋の間に侵入し、右舷船首部が係留棧橋に、左舷船首部が荷役棧橋にそれぞれ衝突した。</p> <p>船長は、本船がバウスラストを備えているので、これまでタグボートを使用して着棧したことはほとんど無かった。</p> <p>船長は、本船で本件棧橋に着棧した経験が4回あり、いつもの投錨する場所で投錨したことをレーダー画面で確認していた。</p>

	<p>船長は、投錨した際、速力がふだん（約1～2kn）より速いと思ったものの、錨が効いて船首が右舷方に振れば着棧に支障はないと思ったが、十分に減速して投錨すべきだったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、本件棧橋に左舷着けする目的で、船首を本件棧橋に向けて接近中、船長がふだんより速い約3knの速力で接近したことから、いつもの投錨する場所で投錨したものの、バウスラスト及び錨が効かず、船首が右舷方に振れずに直進し、主機を全速力後進としたものの、船首が本件棧橋及び荷役棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件棧橋に左舷着けする目的で、船首を本件棧橋に向けて接近中、船長がふだんより速い約3knの速力で接近したため、いつもの投錨する場所で投錨したものの、バウスラスト及び錨が効かず、船首が右舷方に振れずに直進し、本件棧橋及び荷役棧橋に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"> ・ 船長は、着棧操船時に錨を使用する際は、棧橋との距離を考慮し、十分に減速してから投錨すること。