

船舶事故調査報告書

令和5年7月5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	令和4年11月20日 09時49分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉中央地区出州ふ頭西方沖 千葉港丸紅シーバース灯台から真方位222° 700m付近 (概位 北緯35° 35.5′ 東経140° 04.6′)
事故の概要	LPG 船CLIPPER VICTORYは、東北東進中、また、引船愛宕丸は、着岸支援作業中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年1月12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	A LPG 船 CLIPPER VICTORY（ノルウェー王国籍）、43,284トン 9379399（IMO番号）、CLIPPER SHIPPING, STAVANGER, NORWAY B 引船 愛宕丸、259トン 142637、東京汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（ロシア連邦籍）、締約国資格受有者承認証 船長（ノルウェー王国発給） 水先人A、東京湾水先区 一級水先人水先免状 B 船長B、三級（航海） 機関長B、四級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 B 船尾部外板に凹損及びフェアリーダに凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか22人（ポーランド共和国籍1人、フィリピン共和国籍21人）が乗り組み、千葉港千葉中央区所在の企業専用棧橋に左舷着けする目的で、水先人Aが乗船し、着岸支援に当たるB船ほか2隻の引船と会合したのち、千葉航路を東北東進した。 A 船は、水先人AがB船に押し引き用意を発令したのち、右舷後方でB船の左転が続いた状態で、右舷後部とB船の船尾部とが衝突した。 B 船は、船長B及び機関長Bほか5人が乗り組み、僚船2隻と共にA船の着岸支援に当たる目的で、A船の右舷後部で千葉航路を東北東進した。 B 船は、船長Bが、水先人Aから押し引き用意を発令されたので、速力を上げた状態で、左舷機（Zプロペラ）を左舷方に向け、右舷機

	<p>(Zプロペラ)は毎分回転数を700から400(アイドリング状態)に落として半クラッチ状態で右舷船首方に向けて左転し、A船の右舷船尾部に船首を向けようとしたところ、右舷主機の回転数が低下して停止した。</p> <p>B船は、機関長Bが、右舷主機のクラッチが入ったまま停止していたのでクラッチを手動で外し、右舷主機を再始動させたものの、間に合わず、左転が続いた状態で、船尾部とA船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船の工務担当者及び主機製造会社担当者は、速力を上げた状態で、B船の右舷主機が低負荷で回転していたところ、左転したので急な負荷変動が発生し、油圧機械式ガバナがついて行けず、回転数が低下して右舷主機が停止したと判断した。</p> <p>B船の主機製造会社の取扱説明書には、性能曲線に図示された範囲内で適正な負荷及び負荷変動の範囲で使用するように記載されていたが、具体的な数値は記載されていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、企業専用棧橋に向け千葉航路を東北東進中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の右舷後方で着岸支援作業中、速力を上げた状態で左転し、船首をA船の右舷船尾部に向けようとした際、右舷機が停止したことから、左転が続いた状態で、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、速力を上げた状態で左転する際、左舷機を左舷方に向け、右舷機の回転数を落として半クラッチ状態で右舷船首方に向けて、右舷主機が低負荷で回転していたことから、急な負荷変動が発生し、油圧機械式ガバナがついて行けず、回転数が低下して右舷主機が停止したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、企業専用棧橋に向け千葉航路を東北東進中、B船が、A船の右舷後方で着岸支援作業中、速力を上げた状態で左転し、船首をA船の右舷船尾部に向けようとした際、右舷機が停止したため、左転が続いた状態で、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・引船の船長は、主機の性能曲線に図示された適切な方法で主機を使用し、急激な負荷変動を発生させないこと。