

船舶事故調査報告書

令和6年3月27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5年9月11日 15時40分ごろ
発生場所	千葉県千葉港千葉第4区 千葉灯標から真方位237° 4.0海里付近 (概位 北緯35° 31.9′ 東経139° 58.6′)
事故の概要	ばら積み貨物船PAN PRIDEは、錨泊中、また、油タンカー第十八富士宮丸は、PAN PRIDE への補油を終えて離船作業中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年10月19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 ばら積み貨物船 PAN PRIDE（パナマ共和国籍）、33,001トン 9487407（IMO番号）、POS MARITIME VC S.A. B 油タンカー 第十八富士宮丸、271トン 133105、富士石油運輸株式会社（船舶所有者）、富士海運株式会社（船舶借入人）
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、五級（航海）（旧就業範囲）
負傷者	なし
損傷	A船 左舷船尾外板に凹損及び擦過傷 B船 船橋左舷上部に凹損及び左舷ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長Aほか19人（大韓民国籍1人、フィリピン共和国籍18人）が乗り組み、B船からの補油の目的で、船首を北方に向けて千葉第4区で錨泊していた。 B船は、船長Bほか2人が乗り組み、C重油約318klを積載し、船首を南方に向けてA船の左舷側船尾寄り側に左舷を着け、船首及び船尾からそれぞれ2本ずつ係留索を取ってA船に係留した。 船長Bは、A船への補油を終えたとき、船首がA船の左舷舷側から少し離れた状態を見て、離船できると思い、ふだんと同じ順序で船首の係留索2本及び船尾の係留索1本を取り込み、残した船尾の係留索1本（以下「本件ライン」という。）を放したところ、西南西風により船首がA船の左舷へ圧流され始めた。 船長Bは、船尾配置の乗組員から本件ラインを取り込んだ旨の報告を受けたとき、西南西風によりB船とA船との舷側間の距離が約1m

	<p>でほぼ平行状態となっており、A船の船尾方へ直進しようと主機を極微速力前進及び中立運転を繰り返して低速力で前進したところ、更に船首がA船の左舷へ圧流され、B船の船橋左舷上部等がA船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、乗組員の負傷の有無及びB船の損傷状況を確認し、A船の船尾方で漂泊していたところ、船長Aから指示を受けてA船の右舷にB船を着け、A船の損傷状況を確認した後、京浜港川崎第1区の係留場所に戻った。</p> <p>船長Bは、補油作業中に風がほぼ無かったので風の影響を考慮していなかったが、本件ラインを残した状態で主機を後進とし、B船の船首をA船の左舷から十分離す操船をすれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、バウスラストを装備していなかった。</p> <p>B船の喫水は、船首約0.5m、船尾約2.4mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、錨泊中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西南西風を受ける状況下、A船への補油を終えて離船作業中、船長Bが、船首がA船の左舷から少し離れた状態を見て、離船できると思い、本件ラインを取り込んだことから、風の影響でA船の左舷からB船を十分に離すことができずにA船とほぼ平行状態となり、A船の船尾方へ直進しようと低速力で前進中に船首がA船の左舷へ圧流され、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、西南西風を受ける状況下、A船が錨泊中、B船がA船への補油を終えて離船作業中、船長Bが、船首がA船の左舷から少し離れた状態を見て、離船できると思い、本件ラインを取り込んだため、風の影響でA船の左舷からB船を十分に離すことができずにA船とほぼ平行状態となり、A船の船尾方へ直進しようと低速力で前進中に船首がA船の左舷へ圧流され、A船に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"> ・ 船長は、風上側で船舶への補油作業を終えて離船作業を行う場合、接舷していた船舶から十分に離れてから、係留索の取込みを行うこと。 ・ 船長は、自船を相手船から離船させる場合、風による相手船への圧流に備え、前進離船のみならず後進離船も検討し、より安全な方法で離船すること。