

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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8日 10時16分ごろ
発生場所	千葉県木更津港 木更津港防波堤西灯台から真方位303° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯35° 23.4′ 東経139° 50.3′）
事故の概要	貨物船 ^{プラウ ガレン} PULAU GALENは、走錨し、錨泊中の液体化学薬品ばら積船兼油タンカーさゆり丸に衝突した。
事故調査の経過	令和5年10月26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 貨物船 PULAU GALEN（マーシャル諸島共和国籍）、9,967トン 9827164（IMO番号）、LH INC. B 液体化学薬品ばら積船兼油タンカー さゆり丸、749トン 141329、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、日産汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （マーシャル諸島共和国発給） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損等 B 左舷船首部外板及びブルワークに凹損等
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北東、風力 7～8（乗組員の観測値、風速 約18～22m/s）、視程 約1M 海象：波高 約2.0～2.5m（乗組員の観測値）、潮汐 上げ潮の中央期 木更津市には、9月7日16時15分に雷、強風及び波浪注意報、8日06時38分に大雨警報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか17人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、空船で、積荷役開始時刻まで待機する目的で、右舷錨を投下して備えていた錨鎖9節のうち5節（約137.5m）を伸出し、船首を北北東に向けて錨泊していた。 船長Aは、A船が走錨していることを知り、主機を始動して揚錨を開始したところ、A船は立錨 ^{*1} した頃から船首が風下に向けて右回頭

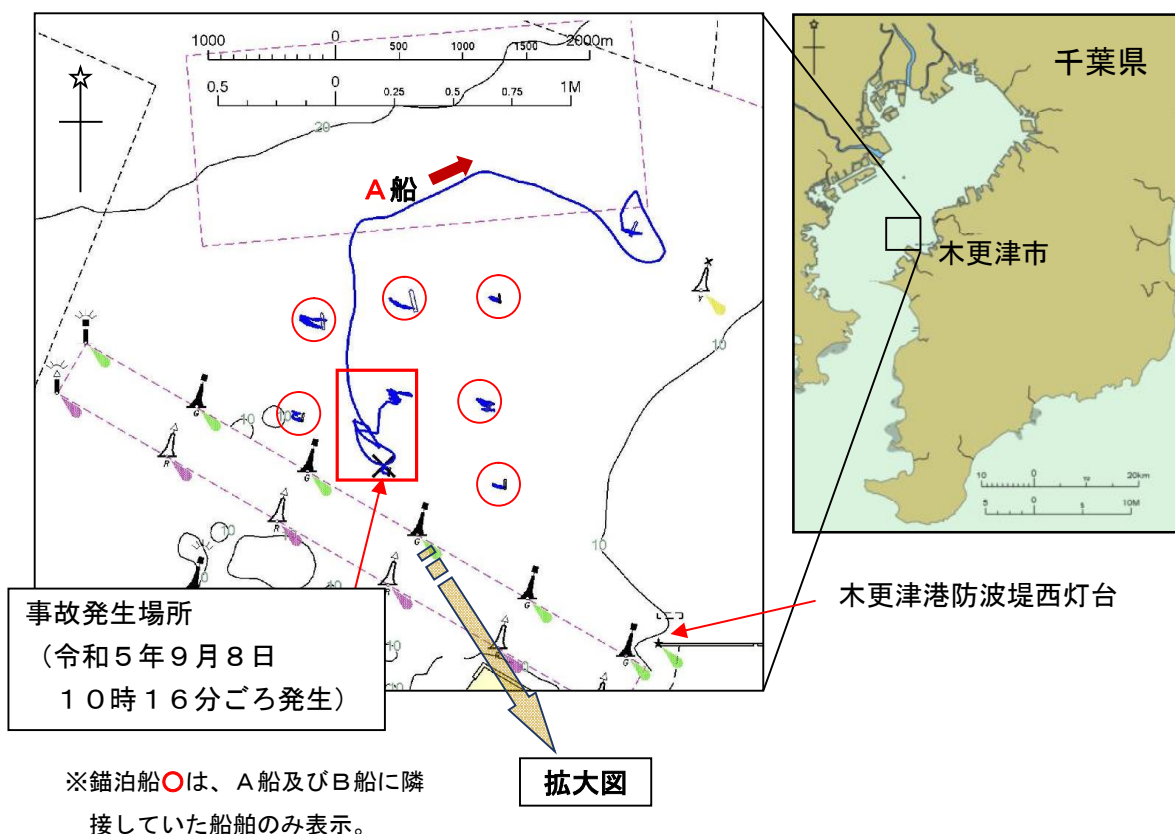
*1 「立錨」とは、揚錨中、船上から海底に至る錨鎖が海面と垂直になり、海面下の錨鎖の長さとおよ水深がほぼ一致している状態をいう。

	<p>しながら横方向から風を受けて急激に南方に圧流される状況となった。</p> <p>船長Aは、A船が右舷錨を巻き終えた後、主機を極微速力前進から半速力前進まで使用し、船首を風上に向けて左回頭しながらA船を北進させた。</p> <p>船長Aは、北進を開始して間もなく、主機を一旦中立運転としたところ、A船は再び船首が風下に向けて右回頭しながら横方向から風を受けて南方に圧流される状況となり、A船の南方に錨泊していたB船から離れようと主機を全速力前進として左回頭中、A船の右舷船尾部外板がB船の左舷船首部に衝突した。</p> <p>A船は、全速力前進で航行を続け、衝突場所から北東方へ約1.4M移動して再び錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、単ロードタール及びコールトールを計1,300kt積載し、台風接近に備えて避泊する目的で、左舷錨を投下して錨鎖を5節繰り出した。</p> <p>船長Bは、B船が船首を北北東に向けて錨泊中、左舷船首方約700mの位置にいるA船が走錨してB船に接近していることに気付き、東京湾海上交通センターにVHF無線電話でその旨を通報し、間もなく、A船がB船に衝突した。</p> <p>A船及びB船の錨地は、水深が約11～13m、底質が砂及び貝殻であった。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 ベルブックの記録 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、強風及び波浪注意報が発表されて風力7～8の北寄りの強風を受ける状況下、木更津港沖を北進中、船長Aが、錨泊船が多い海域で主機を中立運転としたことから、風圧により右回頭しながら南方に圧流され、A船の南方に錨泊していたB船から離れようと主機を全速力前進としたものの、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、船長Aが主機を中立運転としたことで、外力に勝る十分な推進力及び舵効を維持できなくなり、南方に圧流される状況となったものと考えられるが、船長Aより口述を得られず、主機を中立運転とした経緯等を明らかにすることができなかった。</p> <p>B船は、木更津港で錨泊中、左舷船首部にA船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、強風及び波浪注意報が発表されて風力7～8の北寄りの強風を受ける状況下、木更津港沖を北進中、船長Aが、錨泊船が多い海域で主機を中立運転としたため、風圧により右回頭しながら南方に圧流され、A船の南方に錨泊していたB船から離れようと主機を全速力前進としたものの、B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、走錨に気付いて揚錨する場合、ヒーブツ^{*2}によって船位の制御に努め、自船が流されないように注意すること。・ 船長は、台風が接近する状況下において錨泊する場合、自船の風圧面積等を考慮して適切な錨地を慎重に選定し、強風により走錨することがないように、把駐力に余裕を持たせて錨鎖を伸ばしておくこと。
--	---

*2 「ヒーブツ」とは、荒天時に舵効を失わない程度にエンジンによる前進力を使い、風浪を少し船首斜めに受けて、その場にとどまる操船法をいう。

付図1 航行経路図



付表1 ベルブックの記録

NO.	時刻	記事
①	09:20	揚錨開始
②	09:40	立錨
③	09:54	起錨*3極微速力前進
④	09:55	微速力前進
⑤	09:57	半速力前進
⑥	09:59	微速力前進
⑦	10:00	極微速力前進
⑧	10:05	微速力前進→半速力前進
⑨	10:07	微速力前進
⑩	10:09	極微速力前進
⑪	10:10	中立運転
⑫	10:11	極微速力前進
⑬	10:12	微速力前進→半速力前進
⑭	10:14	全速力前進
⑮	10:16	B船と衝突

※09:40の記事は、操船の状況を明確にするために STATEMENTS OF FACT の記載から引用したもので、ベルブックに記載はない。

*3 「起錨」とは、揚錨の際、錨が海底から離れたときの状態をいう。

拡大図

