

## 船舶事故調査報告書

平成23年12月1日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 庄 司 邦 昭  
 委 員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成22年9月23日 09時45分ごろ
発生場所	千葉県館山市館山港 館山港防波堤灯台から真方位247°350m付近 (概位 北緯34°59.2′ 東経139°50.7′)
事故調査の経過	平成22年11月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 漁業実習船 <sup>ちしお</sup> 千潮丸、499トン 140323、千葉県 50.25m (Lr) × 9.50m × 6.23m、鋼 ディーゼル機関、1,330kW、平成18年5月 B 押船 第六十八さだ丸、141トン 136806、盛徳海運建設株式会社 19.95m × 8.00m × 3.80m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成12年5月6日 C クレーン台船 かいせい、約2,383トン なし、百五リース株式会社 75.00m × 18.00m × 5.00m、鋼 機関なし、平成12年（建造年）
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 50歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年6月1日 免状交付年月日 平成18年6月6日 免状有効期間満了日 平成24年5月31日 B 船長B 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和47年3月24日 免状交付年月日 平成22年6月15日 免状有効期間満了日 平成27年7月19日
死傷者等	なし
損傷	A 右舷後部外板凹損 B なし C 左舷船尾外板擦過傷
事故の経過	A 船は、館山港の魚市場前岸壁（以下「魚市場前岸壁」という。）に右舷

	<p>錨鎖5.5節、左舷錨鎖6節を伸ばし、船尾両舷から各2本の係留索により船尾着けで係留中、当直中の次席二等航海士Aほか2人の乗組員が、A船の近くに船尾着けの態勢で着岸するB船に気付いた。</p> <p>次席二等航海士Aは、2人の乗組員と共に右舷甲板上に出て右舷船首方から後進してくるB船に対して見張りを行っていたところ、行きあしが速く、徐々にA船の方に接近してきたので危険を感じ、B船の左舷船尾配置に就いていた次席一等航海士Bに対してA船から離れるよう注意を促した。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、石材約2,000tを積載したC船の船尾凹部にB船を三点ピンジョイントで結合して押船列（以下「B船押船列」という。）とし、平成22年9月23日08時30分ごろ荒天避泊のため館山港で投錨した。</p> <p>船長Bは、天気予報で天候が回復する見込みがないことを知り、魚市場前岸壁に着岸することとし、09時10分ごろ、揚錨したのちに魚市場前岸壁へ向けて航行を開始した。</p> <p>B船は、魚市場前岸壁前面で右舷錨を投下して錨鎖を伸出しながら右旋回したのちに左舷錨を投下し、船尾着けのために両舷の錨鎖を伸出しながら主機を後進にかけて同岸壁に接近した。</p> <p>船長Bは、右舷錨鎖を約2.5節、左舷錨鎖を約2節伸出した頃、B船押船列の左舷船尾がA船に接近していることに気づき、主機を全速力前進にかけて左舵一杯とした。</p> <p>B船押船列は、後進の行きあしが速く、09時45分ごろ、館山港防波堤灯台から真方位247°350m付近において、A船の右舷後部とC船の左舷船尾が衝突した。</p>								
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4～5、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約1m</p>								
<p>その他の事項</p>	<p>C船は、満載状態であった。</p> <p>船長Bは、燃料補給に来る漁船のために右舷船尾方の給油施設前面の岸壁を空けておく必要があったことから、着岸作業中、給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向けていた。</p> <p>B船押船列は、船長BがC船の左舷船尾がA船に接近していることに気付くまで後進をかけていた。</p> <p>次席一等航海士Bは、A船から注意を受け、船長Bに対して船内マイクでB船がA船に接近していることを報告したが、本事故後に同マイクが故障していたことを知った。</p>								
<p>分析</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="513 1659 815 1704">乗組員等の関与</td> <td data-bbox="815 1659 1458 1704">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1704 815 1749">船体・機関等の関与</td> <td data-bbox="815 1704 1458 1749">A なし、B あり</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1749 815 1794">気象・海象の関与</td> <td data-bbox="815 1749 1458 1794">A なし、B 不明</td> </tr> <tr> <td data-bbox="513 1794 815 2040">判明した事項の解析</td> <td data-bbox="815 1794 1458 2040"> <p>B船押船列は、魚市場前岸壁に後進して着岸作業中、船長Bが、右舷船尾方の岸壁にある給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向け、A船との接近状況を適切に把握していなかったことから、A船に接近し、機関を前進にかけたものの、行きあしが制御できず、B船押船列のC船とA船とが</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	A なし、B あり	船体・機関等の関与	A なし、B あり	気象・海象の関与	A なし、B 不明	判明した事項の解析	<p>B船押船列は、魚市場前岸壁に後進して着岸作業中、船長Bが、右舷船尾方の岸壁にある給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向け、A船との接近状況を適切に把握していなかったことから、A船に接近し、機関を前進にかけたものの、行きあしが制御できず、B船押船列のC船とA船とが</p>
乗組員等の関与	A なし、B あり								
船体・機関等の関与	A なし、B あり								
気象・海象の関与	A なし、B 不明								
判明した事項の解析	<p>B船押船列は、魚市場前岸壁に後進して着岸作業中、船長Bが、右舷船尾方の岸壁にある給油施設の方に寄り過ぎないように注意を向け、A船との接近状況を適切に把握していなかったことから、A船に接近し、機関を前進にかけたものの、行きあしが制御できず、B船押船列のC船とA船とが</p>								

	<p>衝突したものと考えられる。</p> <p>次席一等航海士Bは、事前に船尾の船内マイクの故障に気付き、修復していれば、A船との接近状況を早期に船長Bに伝達でき、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、館山港の魚市場前岸壁前面において、A船が係留中、B船押船列が後進して着岸作業中、船長Bが、A船との接近状況を適切に把握していなかったため、A船に接近し、A船とB船押船列のC船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>