

運輸安全委員会は、令和4年7月28日(木)、59件の船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

区分	事故: 重大2、重大・軽微以外15、軽微29 計46件	インシデント: 重大なし、重大・軽微以外1、軽微12 計13件
事故等種類(件)	乗揚12、衝突10、衝突(単)10、転覆5、死傷等3、浸水3、火災1、 爆発1、施設等損傷1	運航不能12(機関故障7、絡索3、燃料供給不能2)、運航阻害1
関係船舶(隻)	プレジャーボート18、漁船13、貨物船8、押・引船5、旅客船4、非自 航船3、水上オートバイ3、タンカー2、遊漁船2、作業船2、公用船2 計62隻	プレジャーボート7、漁船4、タンカー1、作業船1 計13隻
死傷者等(人)	死亡1、行方不明3、重傷6、軽傷14、程度不明の負傷2 計26人	

上記事故のうち、東京(委員会事務局)の船舶事故調査報告2件について、“概要版”を作成しました
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

① 漂泊中の貨物船が長崎県対馬市三ツ島北側の浅所に乗り揚げた事例

対馬海峡西水道で主機を停止して漂泊中の貨物船が、風波に圧流されて三ツ島北側の浅所に乗り揚げた

② 千葉港京葉シーバース東バースに着棧作業中の油送船が棧橋に衝突した事例

千葉港京葉シーバース東バースに着棧作業中の油送船が、棧橋に向け圧流されて衝突した

海難防止への インフォメーション

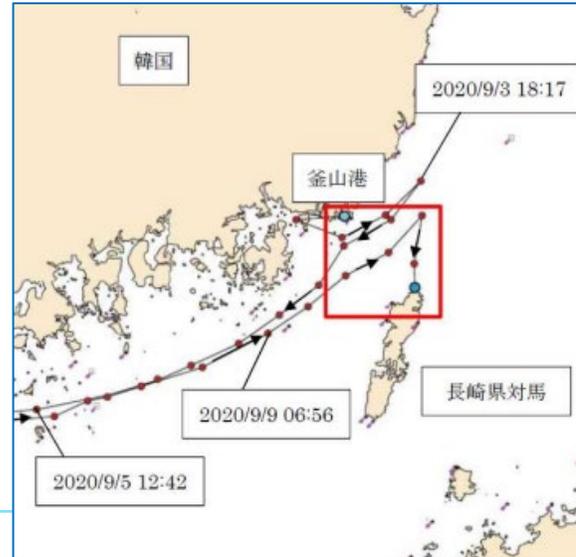
① 貨物船A(1,467トン) 乗揚

(対馬海峡西水道で主機を停止して漂流中の貨物船が、風波に圧流されて三ツ島北側の浅所に乗り揚げた)

【事故概要】 夜間、貨物船A(パナマ共和国籍、1,467トン、14人乗組)は、対馬海峡西水道において、主機を停止して漂流中、主機が始動できなくなり、風波に圧流されて三ツ島北側の浅所に乗り揚げ、船体が複数のブロックに分離して沈没した

【発生日時】 令和2年9月12日 02時50分ごろ **【発生場所】** 長崎県対馬市三ツ島
【死傷者】 軽傷1人(船長) **【損傷等】** 沈没(全損)

《原因・背景等》 本船が、台風を回避する目的で、両舷錨が使用不能の状態で大韓民国釜山港を出港し、夜間、強風注意報が発表されている状況下、釜山港入港待機の目的で対馬海峡西水道において主機を停止して漂流中、



- ◎主機を始動することができず、風波により南方へ圧流され、三ツ島北側の浅所に乗り揚げた
- ◎本船は、釜山港係留中、台風の接近により右舷錨鎖及び左舷揚錨機ブレーキに関する修理を終えることができなかったことから、両舷錨が使用不能の状態を出港した
- ◎本船は、調速機(*)の燃料供給量設定目盛りのおりに内部機構が連動しなかったことから、主機が始動しなかった

(*) 調速機(ガバナ): 機関の負荷変動に対し回転速度が増減したとき、燃料の供給量を自動的に調整し、設定した回転速度を維持させる操作を行い、また、急激な回転速度変動に対する保護装置としても働く

《再発防止策》

- (1) 船長は、台風接近等に備えて、やむを得ず両舷錨が使用できない状態を出港することになった場合、陸岸への圧流を止める緊急投錨ができないことを考慮し、漂流を行う際には、**島嶼、浅所等からの距離を十分に確保**して行うこと
- (2) 船舶所有者は、管理船舶が、揚錨設備のような航行に必要不可欠な重要設備の修理をする場合には、台風の情報を早期に入手し、**重要設備を復旧してから洋上に避難させるか、あるいは、他船の支援、船渠入れ等の措置により対処**させるか、事前に計画して指示すること
- (3) 船舶所有者は、**いかなる時間であっても管理船舶からの連絡を受けられる体制**を維持すること
- (4) 船長は、主機が始動できず浅所等に圧流されているような場合には、遅滞することなく速やかに最寄りのSAR(Search And Rescue)機関に海難通報を行うこと



写真(海上保安庁提供)

《関連情報》

- ・ 12日00時20分ごろ、主機が始動できずに南方へ圧流され始め、00時30分ごろ、対応について判断を仰ぐため船舶所有者に電話をかけたが、船舶所有者側が電話に出なかった
- ・ 船舶所有者への連絡を優先し海上保安庁への通報が遅れ、乗揚の危険を感じて02時20分ごろ同庁に海難通報を行った
- ・ 両舷錨が使用不能な状態であったので、港内等の穏やかな海域において避泊することができなかった
- ・ 船長及び乗組員は、三ツ島に上陸して海上保安庁のヘリコプタにより救助された

* 本調査報告書は、R4.7.28に公表されました。
詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

海難防止への
インフォメーション

② 油送船A(66,071トン) 衝突(棧橋)

(千葉港京葉シーバース東バースに着棧作業中の油送船が、棧橋に向け圧流されて衝突した)

【事故概要】 油送船A(66,071トン、22人乗組、水先人及びバースマスター乗船、原油約135,200トン積載)は、揚荷の目的で京葉シーバース東バース(本件棧橋)に着棧作業中、北西方に圧流され、棧橋に衝突した

《原因・背景等》 本件棧橋に向かう潮流の流速が約30~52cm/sの状況下、
◎ 水先人が、固定式潮流計の測定値よりも実際の流速値が自身の着棧中止の目安である30cm/s未満に下がると予期し、着棧操船を開始したため、予定していた停止位置から棧橋に向けて圧流され、本件棧橋に衝突した

- 水先人は、固定式潮流計の2回目の流速値が下がっており、同潮流計の流速に不信感があり、また、警戒船が計測した潮流値が20cm/s以下であったことから、自身の着棧中止の目安である約30cm/sより下がると予期した
- 船長及びバースマスター(*)は、水先人がベテランであり、信頼して任せていたことから、潮流情報を逐次入手せず、着棧を見合わせることや着棧中止の宣言を行うことが遅くなった

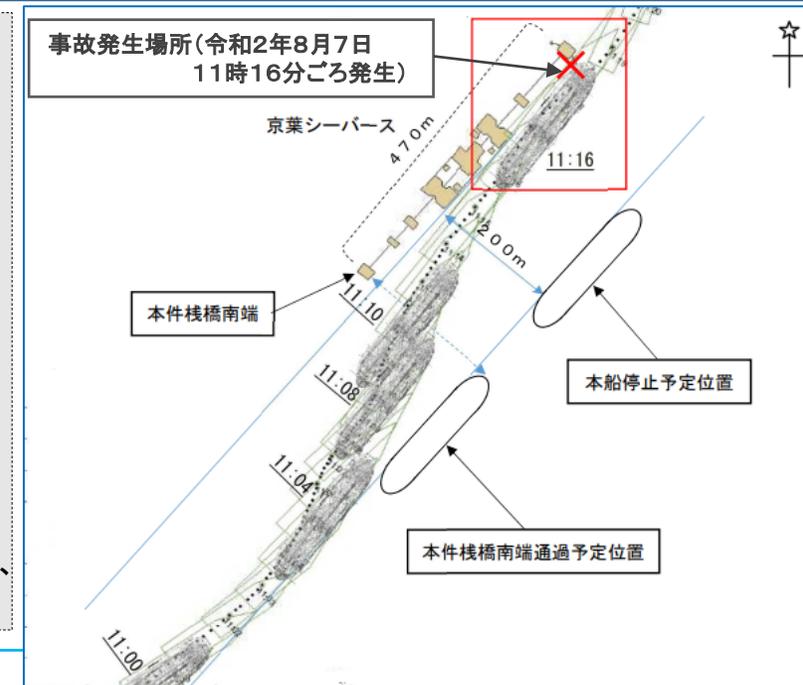
(*)バースマスター:バース側責任者として、シーバースに入港するタンカーの受入れや荷役作業を監督し、操船には直接関与しないものの、水先人及び船長に離着棧作業に関する情報を与えるとともに、強風など気象条件が悪く安全に作業ができないと判断したときに、着棧中止の宣言を行う

【発生日時】
令和2年8月7日
11時16分ごろ

【発生場所】
千葉県千葉港
京葉シーバース東バース

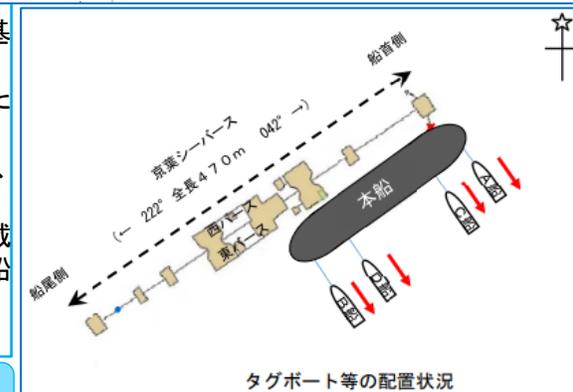
【死傷者等】
なし

【損傷等】
本船:左舷船首部外板に亀裂を伴う擦過傷
棧橋:東バースムアリングドルフィン付旧バンカードルフィン鋼管杭曲損及び上部構傾斜、ハンドレール曲損



《再発防止策》 東京湾水先区水先人会、船舶所有者、京葉シーバース管理会社がとった再発防止策等は報告書参照

- (1) 水先人は、着棧操船時、水先人会が推奨する「操船参考資料」及び「KEIYO SEA BERTH INFORMATION AND REGULATIONS」(京葉シーバース基準)に基づいた海気象制限等を遵守するとともに、潮流情報を逐次入手して、着棧の可否を継続的に検討して判断すること
- (2) 船長は、「京葉シーバース基準」に基づいた海気象制限等を遵守するとともに、潮流情報を逐次入手して、天候その他の状況により、着棧に問題があると判断した場合には、着棧を見合わせるなどの安全上必要な措置をためらわず採ること
- (3) バースマスターは、「KSB着棧操船 INFORMATION CARD」による2回の潮流測定だけでなく、潮流情報を逐次入手し、船長及び水先人に対し提供するとともに、「京葉シーバース基準」を超える潮流を測定した場合は、着棧中止を宣言すること
- (4) 京葉シーバースは、過去に計測した潮流情報を活用し、「京葉シーバース基準」、「KSB着棧操船 INFORMATION CARD」及び「危険物専用岸壁承認願」に記載している着棧、離棧運用基準に載貨重量トン数が8~32万トンの場合の基準となる流速値を明記すること、また、「京葉シーバース基準」、「KSB着棧操船 INFORMATION CARD」及び「危険物専用岸壁承認願」に、潮流情報を頻繁に与える旨の内容を明記すること
- (5) 京葉シーバースは、着棧する船舶に対して、潮流情報を容易に判断することができる、頻繁かつ分かりやすい形で伝えるシステムを提供することが望ましい



《関連情報》

- ・「京葉シーバース基準」は、VLCC(載貨重量トン数18~32万トン)を対象とした基準であり、着棧可能上限の潮流は20cm/sとなっていて、「潮流値が20cm/sを超える場合は、船長、水先人、バースマスターが協議して決める」旨定められていた
- ・A船は、VLCCより小型のアフラマックス(載貨重量トン数8~12万トン)で、上記に準じた基準で運用することになっていた
- ・バースマスターは、11時10分ごろ着棧中止を宣言し、水先人は、前進行きあして着棧を回避しようとした

* 本調査報告書は、R4.7.28に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。