

## 船舶事故調査報告書

平成24年2月23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  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成23年3月4日 15時45分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港 名古屋市所在の名港中央大橋橋梁灯（R5灯）から真方位007° 1,400m付近 （概位 北緯35°04.0′ 東経136°52.1′）
事故調査の経過	平成23年5月19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	油タンカー 第十二 <sup>ほうせい</sup> 宝勢丸、499トン 134069、井原海運株式会社 56.84m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成5年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 58歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成5年5月21日 免状交付年月日 平成20年1月7日 免状有効期間満了日 平成25年5月20日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板に擦過傷 棧橋 軽油用ローディングアームのスイベルジョイントに圧痕
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、名古屋港JX日鉱日石エネルギー名古屋油槽所B-4バース（以下「本件バース」という。）に入船右舷着けで着棧するため、本件バースの手前約110mのところ左錨を投入し、錨鎖を延ばしながら接近した。 船長は、本件バースに送った右舷船首スプリングのたるみを取っていたところ、左舷船首側からの風が強まり、風下の本件バース側に圧流され始めたため、伸ばしていた左舷錨鎖を4節水面の状態ですり止めたが、圧流が止まらず、平成23年3月4日15時45分ごろ本船右舷船首外板と本件バースのローディングアームが衝突した。 船長は、着棧体勢に入る際、平均風速10m/s程度を観測し、投錨時に同約13m/s、本事故発生時には同約20m/sを観測した。 本事故による、死傷者、浸水及び油の流出はなかった。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の末期、波高 約1m

<p>その他の事項</p>	<p>本件バース付近の水深は、7～8mであった。  荷主が定めた本件バースへの着棧許可基準は、日中の平均風速15m/s以下及び波高1m以下であった。  本件バースのローディングアームは、本事故当時、直立した通常の格納状態であった。  本船は、本事故当時、軽貨状態であり、喫水は、船首約1.80m、船尾約3.30mであった。  本船は、バウスラスターを装備していなかった。  本船は、着棧を急ぐ必要はなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与  船体・機関等の関与  気象・海象の関与  判明した事項の解析</p>	<p>あり  なし  あり  本船は、名古屋港の本件バースに着棧作業中、風により本件バースに圧流されたことから、右舷船首部が本件バースのローディングアームに衝突したものと考えられる。  船長は、本船が圧流され始めた際、左舷錨の錨鎖の伸出を止めたことから、衝突時の衝撃が軽減された可能性があると考えられる。  平均風速は、本船が着岸作業中、着棧許可基準を超えていた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、名古屋港の本件バースに着棧作業中、風により本件バースに圧流されたため、右舷船首部が本件バースのローディングアームに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</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"> <li>・平均風速が着棧許可基準を超えることが予想される場合は、着棧を中止すること。</li> </ul>	