

船舶事故調査報告書

令和元年7月24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 | 平成31年1月20日 12時20分ごろ |
| 発生場所 | 京浜港横浜第5区の企業専用棧橋 横浜南本牧ふ頭南防波堤灯台から真方位309° 1.2海里付近 (概位 北緯35° 24.5′ 東経139° 39.5′) |
| 事故の概要 | 油タンカー第八十八東洋丸は、着棧操船中、係留中の油タンカー第十一和光丸に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 平成31年2月14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 油タンカー 第十一和光丸、3,851トン 142171、宮崎海運株式会社 B 油タンカー 第八十八東洋丸、2,009トン 141946、大和海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 |
| 乗組員等に関する情報 | B 船長B、二級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 左舷船尾部フェアリーダに擦過傷、ハンドレールに曲損 B 右舷船側部外板に擦過傷、ハンドレールに曲損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約12m/s（突風時約20m/s）、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期 |
| 事故の経過 | A船は、船長ほか9人が乗り組み、企業専用棧橋に右舷着けとして係留中、B船が衝突した。 B船は、船長Bほか10人が乗り組み、急速に強まった風速12m/sの南南西風を左舷船尾方から受ける状況下、A船が係留している棧橋の北西方の棧橋（以下「本件棧橋」という。）に入船左舷着けとする目的で接近中、船長Bが、右方に圧流されてA船と接近していることに気づき、主機及びバウスラストを使用したものの、隣接する棧橋に係留中のA船に衝突した。 船長Bは、早朝に入手した気象情報により南南西の風、風速約7m/sと予測し、船首係船索を早めに取れば安全に着棧できると思っていた。 |
| 分析 | A船は、係留中、B船が衝突したものと考えられる。 B船は、風速12m/sの南南西風を左舷船尾方から受ける状況下、船長Bが、船首係船索を早めに取れば着棧できると思い、入船左舷着けとする目的で本件棧橋に接近したことから、圧流されて隣接する棧 |

| | |
|--------------|--|
| | 橋に係留中のA船に衝突したものと考えられる。 |
| 原因 | 本事故は、B船が、風速12m/sの南南西風を左舷船尾方から受ける状況下、船長Bが、船首係船索を早めに取りれば着棧できると思い、入船左舷着けとする目的で本件棧橋に接近したため、圧流されて隣接する棧橋に係留中のA船に衝突したものと考えられる。 |
| 再発防止策 | <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"> ・ 棧橋への接近中に風の増勢が生じた場合は、操縦性能、風圧力、地形、係留船の状況等を考慮し、余裕のある時機に着棧の取りやめを検討すること。 ・ 入港時には、最新の気象情報を確認し、無理をせず、必要に応じてタグボートを手配すること。 |