

船舶事故調査報告書

令和3年2月17日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和元年9月9日 00時00分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区の金沢木材ふ頭物揚場 横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から真方位232°930m付近 （概位 北緯35°22.4′ 東経139°39.0′）
事故の概要	貨物船第四拾八盛栄丸は、岸壁で避泊係留中、係留索が破断して岸壁に衝突した。 第四拾八盛栄丸は、左舷外板の凹損等を、また、岸壁は、コンクリートに欠損を生じた。
事故調査の経過	令和元年9月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、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	貨物船 第四拾八盛栄丸、498トン 134181、盛幸海運有限会社、松栄株式会社（運航者） 62.07m (Lr) × 13.20m × 7.36m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成8年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成3年7月10日 免状交付年月日 平成29年3月31日 免状有効期間満了日 令和4年4月16日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷外板に凹損を伴う擦過傷、球状船首に凹損 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 西北西、風速 約32.0m/s（最大瞬間）、 視程 約200m 海象：波高 約2～3m (1) 気象観測値 本事故現場の南南東方約620mに位置する横浜地方気象台における気象観測値は、次のとおりであった。

日付	時刻 (時:分)	風向・風速 (m/s)			
		平均		最大瞬間	
9月8日	19:30	東北東	4.1	東北東	8.5
	21:30	東北東	6.5	東北東	11.6
	23:30	東北東	6.6	東北東	15.4
9月9日	00:30	東北東	8.3	東北東	16.4
	01:30	東北東	10.5	東北東	20.6
	02:00	北東	11.9	東北東	23.6
	02:30	北東	11.9	東北東	28.7
	03:00	北北東	12.9	北東	29.4
	03:30	北北西	22.6	北北西	39.5
	04:00	北西	17.8	北西	32.0
	04:30	西北西	16.1	西北西	28.6

(2) 気象警報及び注意報

横浜市には、9月8日17時02分に暴風波浪高潮大雨警報が、20時42分に洪水警報がそれぞれ発表され、本事故時も継続中であった。

(3) 気象庁による気象概況

9月5日に南鳥島近海で発生した台風第15号は、小笠原近海を北西に進み、8日には次第に進路を北よりに変え伊豆諸島北部を北北東に進んだ。9日3時前には非常に強い勢力で三浦半島付近を通過、9日5時前に強い勢力で千葉市付近に上陸後、関東地方を北東に進んだ。(図1参照)

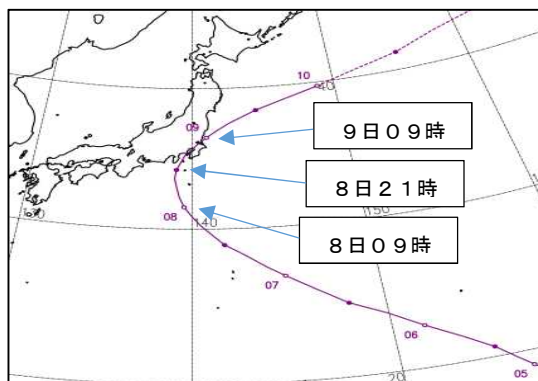


図1 台風第15号の経路図

横浜地方気象台の観測記録によれば、9日03時12分に海面気圧の最低値である969.1hPa、同日の最大瞬間風速である41.8m/s(北風)をそれぞれ観測し、また、03時28分には、同日の最大平均風速23.4m/s(北風)を観測した。

事故の経過

本船は、船長ほか3人が乗り組み、京浜港横浜第5区の金沢木材ふ頭物揚場(以下「本件岸壁」という。)において、船首を北西方に向けて左舷付けで係留中、台風第15号の接近に備え、右舷船首から錨(約1t)を投入して錨鎖3節82.5mを伸出させ、右舷船尾から

錨（約500kg）を約60mのロープに連結して投入するとともに、船首及び船尾係留索をそれぞれ1本ずつ増し取りして、計6本の係留索を岸壁のビットに係止した。（図2参照）

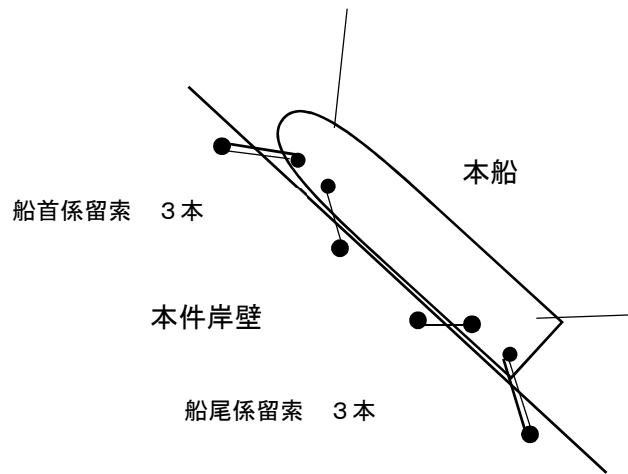


図2 本船の本事故当時の係留状況概略図

船長は、令和元年9月8日22時00分ごろ風雨が強くなってきたので、乗組員全員を船橋に集め、停泊当直に当たった。

船長は、9日00時00分ごろ、台風の接近に伴い、暴風及び高波で、船体が上下左右に振れて左舷後部が本件岸壁と衝突を繰り返し始め、船首係留索1本が破断したので、主機及びバウスラスターを起動した。

船長は、主機及びバウスラスターを使用して船首を岸壁に押し付け続けたものの、00時10分ごろ、燃料ポンプの故障で主機等が停止したので、海上保安庁へ通報した。

本船は、その後、全ての係留索が破断して左舷外板を岸壁にぶつけながら南東方に圧流され、金沢木材ふ頭岸壁に船首を南西に向けて風で押し付けられるような状態で留まり、係留索を取って係止した。

本船は、左舷側外板に凹損を伴う擦過傷を生じ、本件岸壁から金沢木材ふ頭の岸壁は、コンクリートに欠損を生じた。

本船は、後日、船主手配のタグボートにより、造船所にえい航されたものの、廃船処理された。

（付図1 事故発生場所概略図、写真1 損傷状況 参照）

その他の事項

船長は、過去の経験と気象情報から、台風が自船の北方を通過して南風が吹くものと予想し、本件岸壁であれば、構造物の陰になるので、係留した状態で台風避泊が可能と判断した。

本船は、台風が本船の南方を通過したので、北方からの暴風を受け風下の本件岸壁に吹き寄せられる状態となった。

係留索は、直径53mmのクレモナ製ロープで、状態は良好であった。

	<p>船長は、事故後に、本船が6節の錨を両舷にそれぞれ装備していたので、本件岸壁に係留せずに錨泊していれば、本事故の発生を防ぐことができたと思つた。</p> <p>船長は、外板の損傷で機関室配電盤が損傷しているのを認め、燃料ポンプの故障原因が給電停止によるものと思つた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり なし あり <p>本船は、京浜港横浜第5区において、台風第15号が接近して暴風波浪警報が発表され、東北東方の風が連吹している状況下、船長が、本件岸壁に係留して台風避難したことから、東北東方の暴風で船体が風下に寄せられて振れ、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、京浜港横浜第5区において、台風第15号が接近して暴風波浪警報が発表され、東北東方の風が連吹している状況下、船長が、本件岸壁に係留して台風避難したため、東北東方の暴風で船体が風下に寄せられて振れ、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
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"> ・船舶所有者、運航者及び船長は、台風避難に際しては、係留岸壁の位置、風向、風速、潮汐等を勘案して、錨泊又は漂泊も検討すること。 ・近年、非常に強い台風が頻繁に発生していることから、船舶所有者、運航者及び船長は、必要に応じ、従前の台風避難要領等の見直しを行うことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

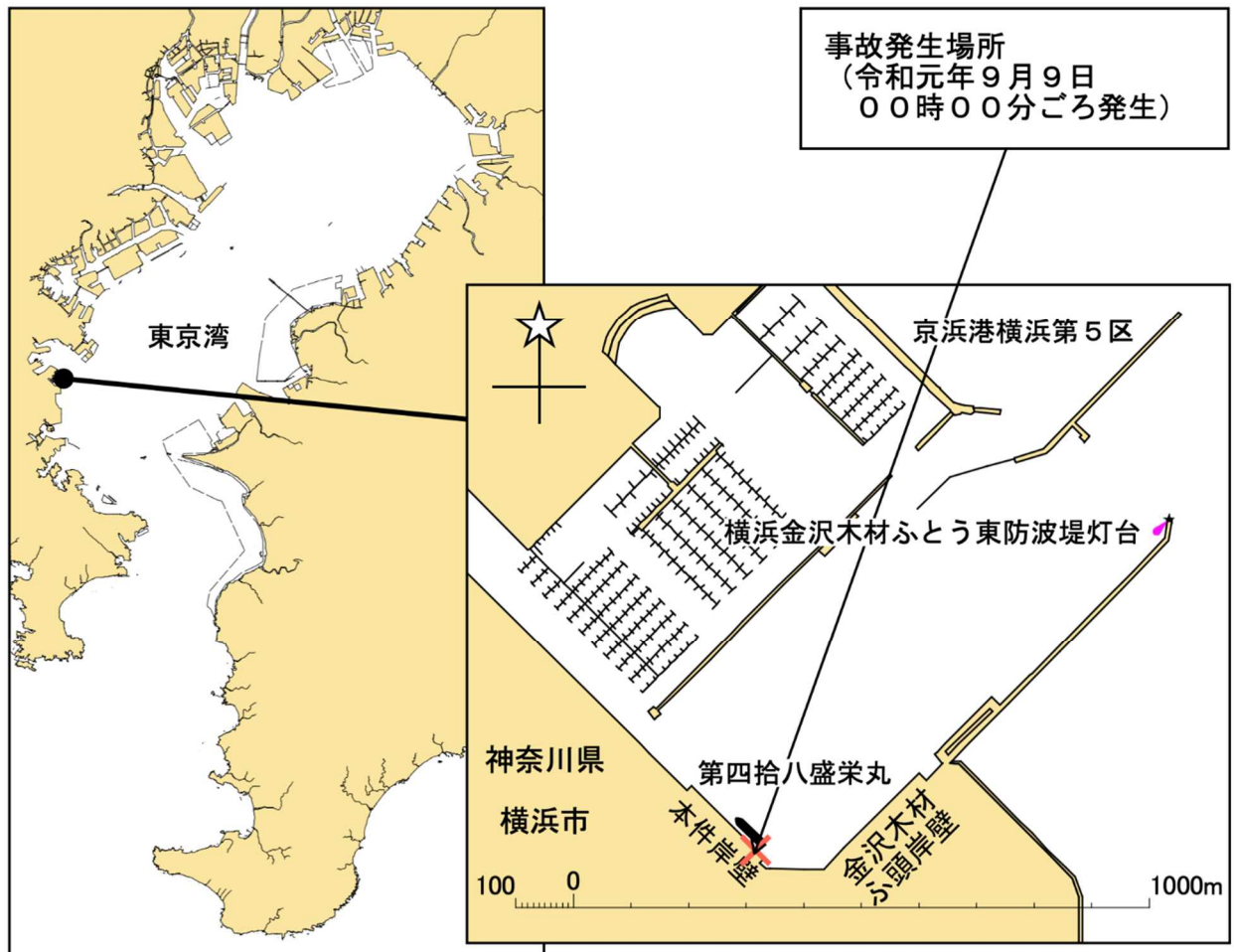


写真1 損傷状況

左舷外板



左舷船尾部



本件岸壁

