

船舶事故調査報告書

令和3年7月28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	令和2年9月3日 06時44分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港西港苫小牧埠頭晴海岸壁 苫小牧港西防波堤灯台から真方位045° 1.7海里付近 (概位 北緯42°38.4′ 東経141°38.8′)
事故の概要	貨物船TROPICAL BINTANGは、着岸操船中、係留中の貨物船はるかに衝突した後、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和2年9月7日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 TROPICAL BINTANG（パナマ共和国籍）、9,595トン 9567348（IMO番号）、RINGLE STEAMSHIP INC. B 貨物船 はるか、499トン 142373、トランスオーシャン株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） B 船長B、三級（航海）
負傷者	A なし B なし
損傷	A 左舷船首部外板に破口等、左舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板に凹損等 岸壁 擦過傷
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風力 7、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期 苫小牧市には、令和2年9月2日15時47分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか17人が乗り組み、風力5の南東風が吹く状況下、晴海ふ頭第3号岸壁に船首を東北東方に向けて左舷着けで着岸する目的で、着岸作業を支援させるタグボート1隻を右舷船尾に配し、水路を北東進していた。 船長Aは、晴海ふ頭第3号岸壁の手前に横並びする苫小牧埠頭晴海岸壁（以下「晴海岸壁」という。）に船首を東北東方に向けて左舷着けで係留中のB船を認めた。 A船は、B船を左舷船首方に見ながら北東進を続け、船長が着岸操船を行う目的で減速を開始し、B船の南東方至近に至った時、南東風が強くなって風力7に達するようになり、風下への圧流が大きくなってB船に向かう状況となった。

	<p>A船は、船長Aが、B船との衝突を避ける目的で、右舷錨を投下して右舷錨鎖を2節（約50m）繰り出した状態で固定し、左舵一杯として船尾を右舷方に振った後、機関を停止してタグボートにA船を後方に向けて引かせたものの、左舷中央部がB船の右舷船首部に衝突し、船首が左舷方に振られて左舷船首部が岸壁に衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、晴海岸壁に船首を東北東方に向けて係留中、荷役準備の目的で、船長Bが船橋で、乗組員3人が暴露甲板上で、乗組員1人が機関室で、それぞれ作業に当たっていた。</p> <p>船長B及び暴露甲板上にいた乗組員3人は、A船がB船の右舷船首部に衝突し、その後、B船の船首部が左舷方に振られて岸壁に衝突するのを目撃した。</p> <p>A船は、船長Aがタグボート1隻の増援を要請し、タグボート2隻を使用して晴海ふ頭第3号岸壁に着岸した。</p> <p>船長Aは、苫小牧港に入港したことが2回あり、水先人の乗船が義務づけられる強制水先区ではなかったため、水先人を乗船させていなかった。</p> <p>A船は、スラストを装備していなかった。</p> <p>船長Aは、入航開始前に強風注意報が発表されていたことを承知しており、自身の経験により風力5の南東風が吹くものと想定してタグボート1隻のみを使用して着岸できると判断し、タグボート1隻のみを要請して入航を開始したが、想定を超えた風力7の突風が吹いたので、タグボート2隻を要請するべきだったと本事故後に思った。</p> <p>苫小牧港西港は、堀込式港湾で、東北東方に向けて水路があり、同水路中央部の北岸には晴海ふ頭及び晴海岸壁などの係留施設がある。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、強風注意報及び波浪注意報が発表され、風力5の南東風が吹く状況下、着岸操船中、船長Aが、タグボート1隻のみを使用して着岸できると判断し、タグボート1隻のみを船尾に配した状態で、東北東方に船首を向けて係留中のB船の南東方至近を北東進したことから、船長Aの想定を超えた風力7の突風が吹いてB船への圧流が大きくなった際、B船を避ける措置を十分にとることができず、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、強風注意報及び波浪注意報が発表されていたことを承知し、自身の経験により、風力5の南東風が吹くものと想定してタグボート1隻のみを使用して着岸できると判断したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、強風注意報及び波浪注意報が発表され、風力5の南東風が吹く状況下、着岸操船中、船長Aが、自身の経験によりタグボート1隻のみを使用して着岸できると判断し、タグボート1隻のみを船尾に配した状態で、東北東方に船首を向けて係留中のB船の南東方至近を北東進したため、船長Aの想定を超えた風力7の突風が吹いてB船への圧流が大きくなった際、B船を避ける措置を十分にとる</p>

	ことができず、B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">・ 船長は、強風注意報が発表されている状況下で着岸操船を行う場合には、風の影響で圧流されることを考慮し、2隻以上のタグボートを使用することが望ましい。・ 船長は、強風注意報が発表されている状況下で着岸操船を行う場合には、突風により圧流されることを考慮し、係留中の船舶や岸壁との距離を十分に確保すること。