

船舶事故調査報告書

令和3年10月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和3年1月9日 07時05分ごろ
発生場所	北海道小樽市小樽港第2区中央ふ頭中央3号岸壁 小樽港島堤灯台から真方位245°860m付近 （概位 北緯43°11.7′ 東経141°00.9′）
事故の概要	油タンカー ^{たいせい} 泰晴丸は、離岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和3年2月9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	油タンカー 泰晴丸、3,789トン
船舶番号、船舶所有者等	137089、田淵海運株式会社・成和海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部外板に直径約10cmの破口 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：うねり 波向 北東、波高 約0.5m、潮汐 低潮期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか11人が乗り組み、船首を北北西方に向け、中央ふ頭中央3号岸壁（以下「本件岸壁」という。）の約30m間隔で設置された3個の防舷材に、左舷船首部、左舷中央部及び左舷船尾部をそれぞれ当てて本件岸壁に着岸していた。</p> <p>本船は、乗組員9人が船内の出港部署配置（離岸作業を行う配置）に就き、乗組員2人が係船索を本件岸壁のビットから放す作業に当たる目的で本件岸壁に下りた。</p> <p>本件岸壁に下りた乗組員2人は、船長の指示により、バイト（船上で係船索を放すことができるように、本船から繰り出した索を岸壁のビットに回し掛けし、同索の端を本船のボラードに係止した状態）に取った船首のスプリングライン（以下「Sライン」という。）とバイトに取った船尾のプレストライン（以下「Bライン」という。）を残し、他の係船索を全て放した。</p> <p>船長は、本件岸壁に下りた乗組員2人を船体中央部付近の暴露甲板から海面付近に下ろした縄ばしごにより収容しようとしたところ、本船が、本件岸壁から離れ、本件岸壁に対して平行な状態から、船首方位が左約5度傾いて本件岸壁に接近し、船尾が本件岸壁から離れた状態となったことを認め、本船を再度着岸させる目的で、船上の乗組員に指示してSライン及びBラインを巻き締めさせた。</p> <p>船長は、本船と本件岸壁との間の隙間をなくすことに意識を集中し</p>

	<p>ていたところ、本船が船尾方に約5 m移動していることに気付かず、左舷船首部が本件岸壁の露出していた防舷材取付金具（ボルト、以下「本件金具」という。）に接触して直径約10 cmの破口を生じた。</p> <p>船長は、離岸作業を開始する前、本件岸壁の本件金具の存在を知っていた。</p>
分析	<p>本船は、離岸作業中、バイトにとったSライン及びBラインを残して本件岸壁から離れた状態となった後、船長が、本件岸壁で作業を行った乗組員を収容する目的でSライン及びBラインの巻き締めにより本件岸壁へ接近した際、船体と本件岸壁との間の隙間をなくすことに意識を集中して本件岸壁への接近を続けたことから、本船が船尾方に移動したことに気付かずに、左舷船首部が、本件岸壁の防舷材に当たらず、本件金具に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、離岸作業中、バイトにとったSライン及びBラインを残して本件岸壁から離れた状態となった後、船長が、本件岸壁で作業を行った乗組員を収容する目的でSライン及びBラインの巻き締めにより本件岸壁へ接近した際、船体と本件岸壁との間の隙間をなくすことに意識を集中して本件岸壁への接近を続けたため、本船が船尾方に移動したことに気付かずに、左舷船首部が、本件岸壁の防舷材に当たらず、本件金具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及び被害の軽減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、離着岸作業中、岸壁の防舷材に船体が当たるように自船の動き、方位、岸壁との距離等を考慮しながら離着岸させること。 ・ 船長は、離着岸作業中、防舷材を常に準備し、不測の事態に備えておくこと。