

船舶事故調査報告書

令和4年3月23日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和3年2月16日 07時55分ごろ
発生場所	京浜港川崎区JXTG川崎製油所棧橋 東京湾アクアライン川崎浮島換気所灯から真方位258° 1.22海里付近 （概位 北緯35°30.8′ 東経139°46.2′）
事故の概要	液化ガスばら積船霞陽丸は、着棧操船中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和3年4月30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手続済
事実情報	
船種船名、総トン数	液化ガスばら積船 霞陽丸、1,598トン
船舶番号、船舶所有者等	130181、東ソー物流株式会社
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 右舷船尾部外板に凹損 棧橋 フェンダーの損壊等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約12m/s、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 高潮時 川崎市には、2月14日22時54分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、京浜運河を東航し、北西に延びる棧橋（以下「本件棧橋」という。）に船首を北西方に向け、入船右舷着けで接近していた。</p> <p>船長は、主機を中立運転とし、本件棧橋から約150m沖側の場所で左舷錨を投下し、右舵一杯として主機を適宜前後進し、錨鎖を伸出して本件棧橋に接岸しようとした。</p> <p>本船は、左舷錨鎖を7節繰り出したところで係船索の船首スプリングライン1本を綱取りボートに渡し、同ラインを岸壁に取った後、右舷船首部から本件棧橋に接岸させようとして船尾スプリングライン1本を同綱取りボートへ渡した。</p> <p>本船は、船長が、船尾側にいた綱取りボートが本件棧橋と本船との間に挟まれそうになるのを感じたので、同間に入らないよう指示しているうちに左舷錨鎖が張って船首の移動が止まり、約12m/sの南西の風を左舷方から受けて船尾部が北東方に圧流され、右舷船尾部が本件棧橋のフェンダーに衝突した。</p> <p>船長は、強風に対するタグボートの要請が必要であつたと本事故後に思った。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、強風注意報が発表され、風速約12m/sの南西風が吹く状況下、船首を北西方に向けて入船右舷着けで着棧操船中、船長が、本件棧橋の沖側に左舷錨を投下した後、左舷錨鎖が張った状態で着岸作業を行ったことから、船首の移動が止まり、南西の風により船尾部が本件棧橋に向かって圧流され、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船尾側にいた綱取りボートが本件棧橋と本船との間に挟まれそうになるのを感じ、同間に入らないよう同ボートに指示していたことから、左舷錨鎖を伸出できず、左舷錨鎖が張った状態で着岸作業を行っていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、強風注意報が発表され、本船が、風速約12m/sの南西風が吹く状況下、船首を北西方に向けて入船右舷着けで着棧操船中、船長が、本件棧橋の沖側に左舷錨を投下した後、左舷錨鎖が張った状態で着岸作業を行ったため、船首の移動が止まり、南西の風により船尾部が本件棧橋に向かって圧流され、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、船体が棧橋方向に圧流される状況下、船首の錨を活用して着棧作業を行う場合、安全な速力で船体と岸壁が平行な状態で棧橋に接岸できるように適度に錨鎖を伸出して錨鎖の張力を調整するとともに、タグボートを使用して船尾の動きを安定させること。