

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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4年12月26日 08時06分ごろ
発生場所	京浜港川崎第1区浮島第7棧橋 川崎東扇島防波堤東灯台から真方位330° 1.4海里付近 （概位 北緯35° 30.9′ 東経139° 46.1′）
事故の概要	油タンカー大盛丸は、着棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和5年3月7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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油タンカー 大盛丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140238、松江海運有限会社
乗組員等に関する情報	船長、二級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷外板に擦過傷 棧橋 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、重油約600klを積載し、浮島第7棧橋（以下「本件棧橋」という。）での揚げ荷の目的で、京浜港川崎第2区の錨地を出発した。</p> <p>本船は、南南西に面した本件棧橋に南東方から接近し、右舷着けしようと船首を北西方に向けて約100m手前で約1ノット（対地速力）まで減速し、本件棧橋の約80m手前で左舷錨を投下し、錨鎖を伸出した。</p> <p>本船は、本件棧橋の約35m手前で主機を停止し、右舷側から陸上のビットにヘッドラインを、本件棧橋のビットに船首スプリングラインを取った。</p> <p>船長は、本件棧橋の約15m手前で、船首部配置の乗組員が左舷船首の錨鎖の伸出を止めたことを視認したので、同錨鎖を伸出するよう同乗組員に指示したのち、本船は、右舷側から陸上のビットにスターンラインを、本件棧橋のビットに船尾スプリングラインを取った。</p> <p>本船は、本件棧橋の約5m手前で、船長が、前進行きあしが停止したと思い込み、左舷錨鎖の伸出を続け、前進行きあしが残ったまま本件棧橋への接近を続けて船首スプリングラインが緊張した。</p> <p>本船は、船長が船首スプリングラインの緊張に気付き、船首部配置の乗組員に同ラインを緩めるよう指示するとともにバウスラストを使用して態勢を立て直そうとしたが、間に合わず、船首が右方に移動し</p>

	て右舷中央部が本件棧橋に衝突した。
<b>分析</b>	<p>本船は、着棧作業中、船長が、前進行きあしが停止したと思い込み、左舷船首の錨鎖の伸出を続け、前進行きあしが残ったまま本件棧橋への接近を続けたことから、船首スプリングラインが緊張し、船首が右方に移動して右舷中央部が本件棧橋に衝突したのと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、着棧作業中、船長が、前進行きあしが停止したと思い込み、左舷船首の錨鎖の伸出を続け、前進行きあしが残ったまま本件棧橋への接近を続けたため、船首スプリングラインが緊張し、船首が右方に移動して右舷中央部が本件棧橋に衝突したのと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、着棧作業中、前進行きあしが停止したことを確認してから、錨鎖の伸出を行い、スプリングライン等を緊張させないこと。</li> </ul>