

船舶事故調査報告書

令和5年3月22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12月26日 22時00分ごろ
発生場所	千葉港千葉第4区 袖ヶ浦東京ガスシーバース灯から真方位111° 1,430m付近 （概位 北緯35° 28.3′ 東経139° 59.1′）
事故の概要	液化ガスばら積船第七いづみ丸は、係留中、突風により係留索が切断し、左舷船尾部が岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年5月2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	液化ガスばら積船 第七いづみ丸、999トン
船舶番号、船舶所有者等	140571、成進海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船尾外板及びハンドレールに曲損 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 7、視界 良好 海象：波向 西南西、波高 約0.7m（第二海堡） 千葉県袖ヶ浦市には、26日10時05分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	本船は、船長ほか8人が乗り組み、液化プロパンガス約12tを積載し、荷役待機の目的で、千葉港千葉第4区の企業専用岸壁に船首を北北西方に向けて左舷着けしていた。 船長は、強風注意報及び波浪注意報が発表されていたことを知っていたが、着岸時に風がほとんど吹いていなかったため、そんなに強い風は吹かないと思い、ふだん着岸したときと同様に、ヘッドライン2本、船首スプリング1本、船尾スプリング1本、スターンライン1本の係留索を使用して本船を係留させていた。 船長は、停泊当直体制を定めずに居室で休息していたところ、風の音が大きくなってきたので、不安を感じて昇橋し、風の状況を確認していたところ、北北西方から風速約17m/sの突風を観測した頃、高くなった波にもまれ、本船のヘッドラインが2本とも切断して船首が岸壁から離れて右方に振れ始め、22時00分ごろ本船の左舷船尾部が岸壁に衝突した。

<p>分析</p>	<p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、千葉港千葉第4区において係留中、船長が、着岸時に風がほとんど吹いていなかったため、そんなに強い風は吹かないと思い、ふだん着岸する際と同様の係留索のみを使用して係留していたことから、突風を受けた際に高くなった波にもまれてヘッドラインが切断し、船首が右方に振れて左舷船尾部が岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、停泊当直体制を定めずに居室で休息していたことから、風の音が大きくなるまで気象等の変化に気付かず、対応が取れなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、本船が千葉港千葉第4区において係留中、船長が、着岸時に風がほとんど吹いていなかったため、そんなに強い風は吹かないと思い、ふだん着岸する際と同様の係留索のみを使用して係留していたため、突風を受けた際に高くなった波にもまれてヘッドラインが切断し、船首が右方に振れて左舷船尾部が岸壁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、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下で着岸する場合には、使用する係留索を増やしたり、係留索を二重にしたりとするなど、ふだんより船固めを強固にすること。 ・ 船長は、気象等に関する注意報等が発表されている場合には、船内で当直体制を定め、気象等の変化により直ちに係留索を増やす等の対応ができるようにしておくこと。