

## 運輸安全委員会は、令和4年9月29日(木)、54件の船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

区分	事故:重大なし、重大・軽微以外 26、軽微 25	計51件	インシデント: 重大なし、重大・軽微以外なし、軽微 3	計3件
事故等種類(件)	衝突16、死傷等13、乗揚12、衝突(単)3、転覆3、施設等損傷2、浸水1、火災1		運航不能3(機関故障2、絡索1)	
関係船舶(隻)	漁船24、プレジャーボート18、貨物船15、遊漁船4、水上オートバイ3、旅客船2、タンカー2、公用船1	計69隻	プレジャーボート2、遊漁船1	計3隻
死傷者等(人)	死亡13、行方不明 1、重傷5、軽傷12	計31人		

上記事故のうち、仙台事務所及び那覇事務所の船舶事故調査報告2件について、“概要版”を作成しました  
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

### ① 宮城県仙台塩釜港でロールオン・ロールオフ(RORO)貨物船が停泊中の貨物船2隻に衝突した事例

仙台塩釜港で、入港操船中のRORO貨物船が、停泊中の貨物船2隻に衝突した

### ② 沖縄県今帰仁村運天港に着岸しようとした貨物船が干出浜に乗り揚げた事例

運天港に着岸しようとした貨物船が干出浜に乗り揚げ、いけす8基を全壊し、漁船2隻を圧壊した

## 海難防止への インフォメーション

# ① RORO貨物船A(14,790トン) 貨物船B(499トン) 貨物船C(499トン)衝突 (仙台塩釜港で、入港操船中のR・R貨物船が、停泊中の貨物船2隻に衝突した)

**【事故概要】** 仙台塩釜港仙台区において、RORO貨物船A(14,790トン、12人乗組、車両946台、シャーシ67本積載)は、北岸の中野ふ頭に向けて西進中、貨物船B(499トン、4人乗組、鋼材約1,947トン積載)は、南岸の企業専用岸壁で揚荷を中断して停泊中、貨物船C(499トン、5人乗組、銑鉄約1,599トン積載)は、B船の西方で荷役待機して停泊中、A船がB船に衝突し、直後にA船がC船に衝突した

**【発生日時】** 令和3年2月2日 12時34分ごろ  
**【発生場所】** 宮城県仙台塩釜港仙台区  
**【死傷者】** なし  
**【損傷等】** A船:左舷船首部外板に破口を伴う凹損等 B船:左舷船尾部ハンドレール曲損等  
 C船:ハッチカバーの左舷側に曲損等

**《原因・背景等》** 宮城県仙台塩釜港仙台区において強風注意報が発表された状況下、東西に延びる北岸の中野ふ頭3号岸壁に船首を東方に向けて出船左舷着けする目的で入港操船中、

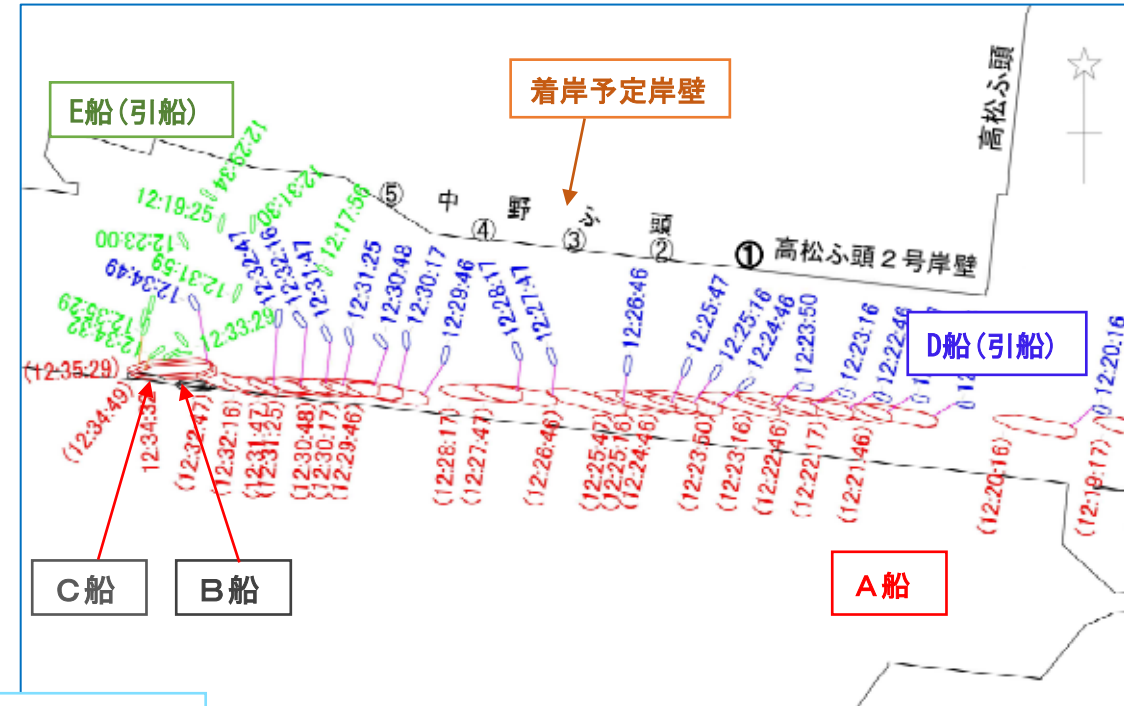
◎A船長が、北西からの強い風を受けて南方へ圧流された際、機関と舵で船首方位が保持でき、バウスラスト、スターンスラスト及び引船Dを使用すれば港内中央を航行できると思い、**西進を続けたため、南方に圧流され続けた**

○A船長は、高松ふ頭付近を通過するころ、北西からの風が風速12m/s以下となり、過去の経験から港内の奥に入ると風が弱くなり、ふだんどおり減速して中野ふ頭3号岸壁付近で右舷船尾をD船で押して回頭できると思った

○A船長は、回頭を予定していた中野ふ頭3号岸壁付近で、**企業専用岸壁との横距離が約40mとなった**のち、右回頭すれば船尾が企業専用岸壁と接触すると思ったこと、及び可航域の広い仙台区西端付近の水域で回頭しようと思ったことから、**西進を続けた**

○A船は、船速による舵圧横力とスラストの有効推力合力よりも風圧横力が大きかったこと、及びD船を3時方向に引かせて横力を連続して得ようとしたものの、右舷船尾にタグラインを取ったことにより**回頭モーメントの釣り合いが取れず連続的に引かせることができなかつた**ことから、南方に圧流され続けた

○A船長は、船首を左右に振りながら南方に圧流され続けた際、投錨して行きあしを止めることを考えたものの、強風下での前進投錨の経験がなく、**投錨後のA船の挙動を予想できなかつたため、投錨を諦めた**



### 《再発防止策(事故等防止策)》A船の船舶所有者が講じた事故等防止策については報告書参照

- 操船者は、入港操船において、気象の影響などで予定したとおりに操船できない場合は、航行を継続して態勢を立て直すとはせず、**停船又は反転するなどして、入港操船をやり直すこと**(着岸可能な横風を計算しておくこと)
- 操船者は、気象などの状況を予測する際は、**いたずらに最善の状況を期待せず、最悪の状況を予測して備えること**
- 操船者は、その時の状況に応じ、タグボートの使用方法を検討し、**タグボートの能力を適切かつ最大限利用すること**
- 操船者は、強風下での入港操船中、圧流により操船が困難となる場合には、投錨により圧流の影響を抑えることができるよう**前進投錨などの緊急操船が実施できるようにしておくこと**(前進投錨等の緊急操船について事前に訓練を行うこと)

### 《関連情報》 平均風速について

- ①12時14分ごろから12時20分ごろまで：約13m/sの北西風
- ②12時21分ごろから12時23分ごろまで：約12m/sの北西風
- ③12時24分ごろから12時32分ごろまで：約18m/s以上

\* 本調査報告書は、R4.9.29に公表されました。  
 詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。

海難防止への  
インフォメーション

② 貨物船A(4,463トン) 乗揚

(運天港に着岸しようとした貨物船が干出浜に乗揚げ、いけす8基を全壊し、漁船2隻を圧壊した)

【事故概要】 貨物船A(4,436トン、15人乗組、空船、外国籍)は、沖縄県今帰仁村運天港上運天地区公共岸壁(本件岸壁)に着岸しようとした際、浅瀬が存在する海域を後進中、同県名護市屋我地島オランダ埼南西側の干出浜に乗り揚げた。

A船は、プロペラ翼に破損及び曲損、舵板に擦過傷をそれぞれ生じ、運天港運天原地区に設置のいけす8基を全壊し、同地区に係留中の漁船2隻を圧壊した

《原因・背景等》 名護市及び今帰仁村に波浪注意報、強風注意報及び雷注意報が発表されていた状況下、

◎船長が、那覇港検疫錨地に到着する前に自ら調べた沿岸波浪情報に基づき、11月30日21時ごろから風が強まるが、同日夕方ごろの本件岸壁への着岸は問題ないと考え、東西に延びる同岸壁に入船右舷着けで着岸しようとしたため、寒冷前線の通過に伴う強い北寄りの風を右舷側に受け、船長が、左舷錨の投錨を指示したものの風雨の影響で投錨が遅れ、同岸壁に近づけられないことで慌てて反射的にバウスラストを左回頭とし、船首が西南西方を向いて同岸壁から離れた状態のところにより強い北寄りの風を受けて対岸に圧流され、浅瀬が存在する海域を後進した

- 船長は、現地船舶代理店担当者が船舶総代理店担当者に伝えた同日夕方ごろの寒冷前線の通過に伴って本件岸壁への着岸は危険であるとの情報が正確に伝えられていなかったことから、自ら調べた沿岸波浪情報に基づき、夕方ごろの本件岸壁への着岸は問題ないと考え、同岸壁に着岸しようとした
- 船舶所有者、船舶総代理店、現地船舶代理店及び船長との連絡体制において、現地船舶代理店と船長とが現地の気象等について直接情報交換を行う体制になっていなかったことは、本事故の発生に関与した

《再発防止策》

- (1) 船長は、入港判断に当たっては、リアルタイムの気象及び海象情報を入手するとともに、現地船舶代理店とも連絡を密にし、事前に現地の気象や地形の特性等について十分な情報収集を行うこと
- (2) 船主、船舶総代理店、現地船舶代理店及び船長は、気象及び海象情報等について、現地船舶代理店と船長とが直接情報交換ができるようにすること
- (3) 船長は、気象及び海象の悪化を受けた状況での操船において、慌てて咄嗟の行動を取らず、冷静に対応すること

【発生日時】

令和3年11月30日  
18時01分ごろ

【発生場所】

沖縄県屋我地島  
オランダ埼南西側の  
干出浜

【死傷者等】

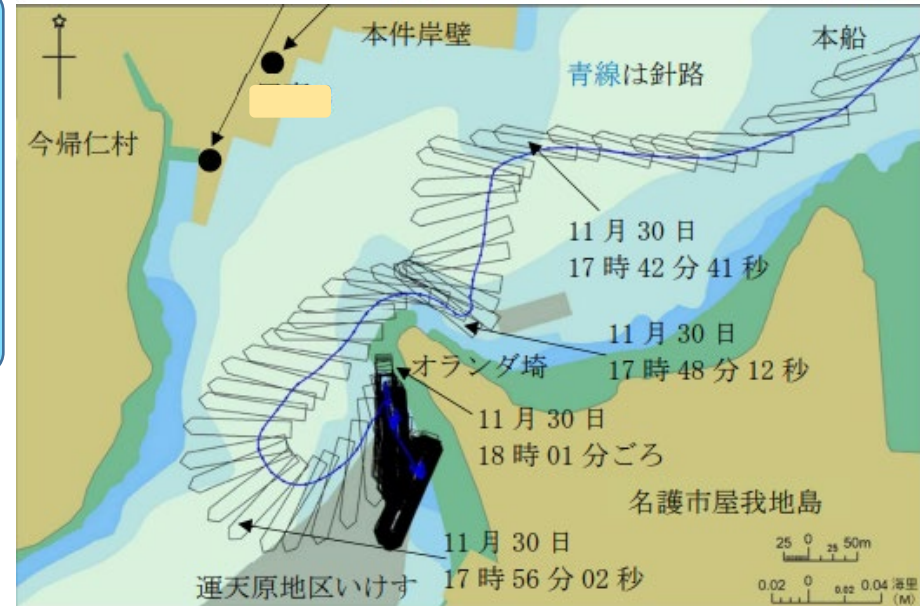
なし

【損傷等】

本船:プロペラ翼破損等  
いけす:8基全壊  
係留中の漁船:2隻圧壊

《関連情報》 気象

・本船が本件岸壁に着岸しようとしたころ、前線が通過し、局地的な雨が降り、17時42分ごろ、風向は北北東から北北西、瞬間最大風速24.7m/sに達し、風雨の勢力が増していた



\* 本調査報告書は、R4.9.29に公表されました。  
詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい。