

TOSHIN STUDY New 2 6

平成 2 1 年 9 月 2 5 日 B Y 安全管理室

〒103-0023

東京都中央区日本橋本町 4-5-14 入江ビル 7 階

東 神 油 槽 船 株 式 会 社

TEL03-3270-3033 ・ FAX03-3241-2812

【 衝 突 海 難 】

運転の自由を失うような機関故障や舵故障が、もはや衝突を回避できない至近距離にて生じた場合を除けば、衝突海難の原因は『ヒューマンエラー』によると思います。

だから『浜の真砂は尽きるとも、世に衝突海難の種は尽きまじ』なことでしょう。だからこそ翻って、貴方は衝突海難を起こさない人になることができます。

さて、JOMO 内航タンカー安全協議会で発表された昨年～今年の 1 5 ヶ月分の衝突海難事例は、棧橋や消波ブロックに衝突した事例を含め 5 5 件に上ります。この衝突船舶相互間の行動を限られた紙面に表すのは困難なので、典型的な事例を選んで表し、独断で類別毎に分類して件数計上しました。

操船不適切(避航時期の遅れ) - 4 件

a 昨年 10 月朝、タンカー A 丸(199G/T、積荷 300 m³) は、備讃瀬戸東航路を自動操舵により航行中、左舷前方に同航中の貨物船 B 号(1186G/T)を視認していた。B 号も同航中の A 丸を視認していた。同航路を出航した B 号が A 丸の動静に注意することなく少し左転して続航した。このため両船の船間距離が縮まったので A 丸は減速したが、更に距離が縮まり衝突の危険を感じたため、A 丸は直ちに手動操舵として左転するとともに、機関後進とするも既に避航時期を失っており衝突した。

b 本年 3 月深夜、タンカー A 丸(3785G/T、積荷 5880kl)は隠岐海峡を金沢港向け航行中、漁場向け中の漁船 B 丸(48G/T)を視認していた。B 丸は、A 丸をレーダーや目視で認めて、A 丸を避航するも方位が変わらないまま接近。衝突直前になって B 丸は大きく変針したが衝突した。(A 丸避航動作は不明)

操船不適切(パニック) - 3 件

本年 5 月昼前、タンカー A 丸(199G/T、積荷 490t)は、水島港向け航行中、タンカー B 丸をレーダーと目視で確認、右側通航で交わそうと汽笛短一声を吹鳴し右舵をとった。でも B 丸方位に変化が無いので汽笛を繰返して吹鳴し、更に右舵を取ったが方位に変化が無く、且つ浅瀬に乗揚げる危険があるため針路を保持した。B 丸は、A 丸と 60m 付近まで接近したところで危険を感じ、咄嗟に舵を左に切ったが、間に合わず讃岐寺島沖で衝突した

操船不適切(基本的技能の不足) - 6 件

本年 5 月宵の口、タンカー A 丸(699G/T、積荷 1800kl)は渥美半島沖を自動操舵で東航。船長が船橋を下りた後は航海士 1 名で立直。航海士は、針路前方から接近する B 丸の灯火を認めて衝突の危険を感じ、手動操舵に替えて取舵としたところ、B 丸が右前方約 40 度、距離約 200m となり、安全に航過できると判断したので、元の針路に戻すべく B 丸の船尾を追うように変針を開始した。その後、前方に数個の灯火を点けた台船を視認し、回避動作をとるも間に合わず台船と衝突した。台船を曳航していた B 丸は、約 2 海里、2 時の方向から近づく A 丸を認め、避航するため面舵としたが、A 丸が針路変更したので、B 丸は元の針としていた。

操船不適切(慣れ、自信過剰) - 4 件

昨年 11 月朝、大型タンカー T 号は、水先人乗船のうえ明石海峡航路を西航中、航路西側出口付近に設置された建て網漁具を避けるため変針した際、灯浮標に衝突した。

操船不適切(手抜き、思い込み) - 6 件

a 昨年 12 月昼過ぎ、タンカー A 号(738G/T、積荷 1000kl)は国東半島沖を自動操舵で航行中、右舷約 20 度方向約 0.5 マイルに漁船 B 丸を認めたが、注意喚起信号を発したのみで B 丸が避航措置を執るものと轻信し何ら避航動作を取らずに続航したため、自動操舵で帰港中の B 丸(船長は船尾で漁網を整理していた)と衝突した。

b 本年 3 月宵の口、タンカー A 丸(7662G/T、積荷 4000 トン)は、海交法の推薦航路を横切っていた際、貨物船 B 丸に気付いたがそのまま航過できると思い続航したところ、B 丸の速力が意外に速くて予想外に接近し、B 丸と

衝突した。B丸もA丸を避けようとしたが、間に合わなかった。

見張り不十分(マンネリ、怠惰) - 12件

昨年7月昼前、タンカーA丸(99G/T、積荷:163kl)は、宇部沖を宇部港向け航行中、反航してくる漁船B丸を視認、距離約200mとなってもB丸の針路が変わらないので衝突の危険を感じて警笛で注意喚起し、取り舵一杯としたが間に合わず、またB丸は、自動操舵で漁場向け中、見張りをしないで航行して、船橋内の漁業用無線機の調整を続けていたためA丸に気づかないまま衝突した。

居眠り - 3件

a 昨年12月朝、タンカーA丸(498G/T、積荷なし)は大分港を出港。同港沖を自動操舵で航行中、操舵スタンド後方の椅子に座って立直していた船長が眠気を催し、そのまま居眠り状態となった。船外に居た乗組員が吹鳴する汽笛を聞き、前方の貨物船B丸を認め慌てて船橋に上がり、船長を起こすとともに衝突回避を試みたが間に合わず衝突した。B丸は、大分港沖に錨泊して、士官全員が船橋で打合せ中、A丸を認め、A丸が約1海里に近づいた頃に衝突の危険を感じ、汽笛による注意喚起吹鳴を繰り返した。

b 本年5月深夜、タンカーA丸(159,860G/T、積荷なし)は、沖永良部島沖を南航中、自船の船首右舷に漁船B丸を視認した。汽笛吹鳴と探照灯照射により注意喚起し、手動操舵に切替え左舵を取ったが間に合わず衝突した。

B丸は、自動操舵にて漁場向け中、レーダーにて左舷斜め前方約6マイルにA丸を認めた。その後、眠気をもよおし居眠り状態にて漫然と航走を続けていた。

気象・海象不注意(操船技能不足) - 4件

a 昨年7月午後、タンカーA丸(698G/T、積荷なし)は、岸和田港を出港する際、折からの風ESE 5m/sの風圧に圧流され、船尾部が鉄筋製のドルフィンに接触し、同時に機関も停止状態となり操船不能となった。

b 本年1月朝、タンカーA丸(747G/T、積荷1600Ton)は、着岸作業中、岸壁の約30メートル手前で後進をかけ、行き足を止めようとした。ところが、想定以上の突風を受けて岸壁方向に圧流され、岸壁にほぼ直角に船首部が衝突した。

機器故障、機関操作不適 - 3件

昨年10月午前、タンカーA丸(145G/T、積荷なし)は、京浜港内の水路中央部を速力約8ノットで航行中、前方で回頭中の水上バスを認め、面舵を取って同船船尾方を避航した。その後、原進路に復するため取舵を取ったが舵が効かなかった。直ちに機関を後進とするも間に合わず、係船中の旅客船と接触した。

操船不適切(霧中。避航措置の遅れ) - 3件

a 昨年6月朝、タンカーA丸(2577G/T、積荷なし)は大分港向け航行中、左舷約30度方向に漁船B丸をレーダーと目視で認めた。方位に変化なく接近するので、自船針路を右に17度変針した。B丸(レーダー無し)は、操業を終え、速力14ノット、自動操舵で帰港。前方に霧があるも続航後、視界が悪化したので10ノットに減速航行した。

両船が至近距離となり、A丸は慌てて面舵一杯・機関停止とし、B丸はA丸を視認して慌てて機関停止するも間に合わず、視界500mの霧中の大分県国見町沖で衝突した。

b 昨年6月昼過ぎ、タンカーA丸(198G/T、積荷600kl)は、広島市港向け速力9ノットで航行、左変針する際に貨物船B丸(199G/T)をレーダーで認めた後、左舷30度約500mに肉眼で視認した。一方のB丸は、博多港向け速力10ノットで航行、A丸をレーダーで初認し、距離0.5マイルで速力5ノットに減速した後、右40度150mにA丸を肉眼で視認した。

両船は、相手船を視認して衝突の危険を感じ、A丸は機関後進とし、B丸は機関中立にするも効果なく、視界1000mの霧中の柳井市沖で衝突した。

その他のエラー - 2件

昨年7月朝、タンカーA丸(276G/T、積荷80kl)は、川崎港岸壁を離岸し揚錨中、一航士がA丸アンカーとB丸アンカーの絡みチェーンに気づき、船橋に合図したが、既に遅く、引きずられたB丸が隣のC丸に接触した。

原因不明の事故 - 5件

原因を推察できそうな記述がない。

以上事例中、漁船側の漫然航行や見張りゼロは、原則として考慮に入れていません。

役立ちそうな『ヒューマンエラー』事例がありましたか？

安全管理室