

TOSHIN STUDY New 2 4

平成21年7月24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

【乗揚げ海難】

終戦後、漁業活動や工業生産が活発になるのに伴い海難事故も増えました。台風など異常気象の影響で海難事故が激増した特異年を除き、昭和30年代には3千4～5百隻の救助を要する海難船舶が発生していました。その後の技術開発の下、平成元年頃には2千隻程度に減少したと統計に出ています。(現在、海上保安庁が公表する海難船舶数は、統計の取り方が当時と異なっております。)

本号は、乗揚げ海難について今一度考えて頂くつもりですが、もう少し海難統計の話が続けます。終戦直後には機関故障海難の隻数だけで約1000隻ありましたが、1960年頃には約800隻となり、1970年頃には約500隻、1980年頃には約330隻に激減しております。

また、機関故障海難は1980年に1の席を衝突海難に明け渡し、近年においては衝突、乗揚げ、機関故障、転覆、推進器障害、火災・浸水の順になっております。(巨大船も小型船も、件数は同じ1件です)

1960年～1980年の20年間に機関故障海難の隻数は60%も減ったのに、なぜ総海難隻数は40%しか減らなかったのか？

ご存知のとおり、機関故障海難が大幅に減った理由は、エンジンの改良が進んだからです。でも航海計器も、1960年頃のレーダーと今のレーダーを比べると、昔は故障も多く、性能は劣悪でしたし、今のレーダーには画面に海図や付近船舶の針路が表示される物や、ARPAが組み込まれた物があります。

なぜ、衝突、乗揚げの海難はもっと減らないのでしょうか、技術が進み過ぎて自動操舵

装置という便利なものを開発したのがいけなかったのでしょうか？

さて、JOMO内航タンカー安全協議会の席で発表されるタンカーの海難件数を見てみると、海難件数が多い順番は衝突、機関故障、乗揚げの順の様に思えます。

タンカーの機関故障が乗揚げより多い理由をあれこれと考えますと、機関当直や機関の点検・整備に加え、荷役ポンプの点検・整備や荷役作業業務が少ない機関科乗組員の負担になっているからとも思える一方、油タンカーの航海科乗組員は、衝突、乗揚げの海難を防止しなければならないと強く思っているからだとも考えられるので判然としません。

でも、以上のことから次の様なことが云えるように思います。即ち、事故防止に効果がある技術の改革・改良(例えば、エンジンなどの改良、新しい航海計器や情報伝達装置の開発)はほぼ限界まで進み尽したようです。

乗組員の皆様は、『機関故障海難は技術の改革・改良の効果が大きいけれども、乗揚げ海難は、そのような性格の海難ではない』と思われているに違いありません。

皆様ご存じのとおり、レーダー映像にGPSと海図を組み込んだ計器や装置その他の機器は、乗揚げの海難の防止に役立つ情報を航海者に提供できるのですが、その情報を利用するのも、利用しないのも人間であります。

最近の乗揚げ海難の事故事例を見てみますと、やはり、人間が陥り易いマンネリ、懈怠・慢心・手抜き、錯誤、思い込み等による「ヒューマンエラー」に加え、乗揚げ海難に独特の居眠りによる事例が見られます。幾ら素晴らしい計器や装置が開発されても、ヒューマンエラーはその効果を失わせます。結局、乗揚げ海難を防止しなければという高い意識・態度を涵養する『教育・指導を繰り返すことが肝要である』に行き着くように思えます。

以下に、昨年から今年にかけて発生したタンカー乗揚げ海難の事例を書き出しました。

水島港沖、昨年3月朝方、タンカーA丸(1599GT、積荷2000kl)は、倉敷市沖を抜錨して初入港する水島港向け中、同港に入港するコンテナ船を認め、同船をやり過ぎて入港するべく機関停止・漂泊した。コンテナ船に続いて入港しようと面舵一杯、前進としたが、動かないので乗揚げていると気付いた。

丸亀市沖、昨年4月夕刻、タンカーB丸(499GT、積荷1000t)は、笠岡港から丸亀港向け航行、一航士は此の航路筋は二度目で不慣れな航海であった。佐柳島北方から丸亀港に至る針路前方に浅瀬があると知っていたので変針することにした。ところが、レーダーや海図を使用して船位を確認することをしないまま漫然と航行したので乗揚げた。

昨年5月、香川県直島からインドネシア向けのタンカーC丸(5999GT、積荷9881t)船長は、前方の島に近づけば乗揚げると思いつつ、他船に気を取られ漫然と変針予定地点を航過した。その後、深夜、船位を確認しないまま変針を指示したため、玉野市沖で左回頭中に乗揚げた。

姫路港沖、昨年7月昼前、タンカーD丸(498GT、積荷1005t)は、初入港の岸壁なので、「浚渫工事中なので、灯台の東方約90mの黄色ブイを左に見て入港すること」と情報を得ていた。入港する頃に浚渫工事を行っていた作業船等の北方にも黄色ブイが設置されていた。このブイが工事区域を示す黄色ブイだと勘違いした。予め海図に入港コースラインを記入しており、かつ、そのコースラインから外れるのに、この勘違いにより安易にコースを外して航行したため乗揚げた。

福山沖、昨年7月黄昏、タンカーE丸(495GT、積荷なし、臨時船長の初航海)は、丸亀港を出港、福山市沖の錨地に向け航行中、錨泊予定地付近に知合いの船を見かけたので同船付近に錨泊しようと思って進路をとって進行中、浅瀬に乗揚げた。

水島港沖、昨年9月夜明け前、タンカーF丸(499GT、積荷1000t)は、バース待ちのため右錨(錨鎖4節)を入れ錨泊、夜明け過ぎバースにシフトするため揚錨作業を実施した

ところ、錨鎖は揚がってくるも船体が動かないため乗揚げていることに気付いた。(参考。高潮02時～潮差250cm～低潮08時)

八代港沖、昨年11月朝、タンカーG丸(697GT、積荷1960kl)は、入港地である石油基地の航路入り口に向けて変針する前に、出港船を回避していた。このため、通常の見路より陸側を航行していたことから次第に浅瀬に接近していた。ところが、船位の確認を怠り自船が浅瀬に向かっていることに気付かないまま防砂堤突端付近に座礁した。

唐津市沖、本年1月深夜、タンカーH丸(366GT、積荷650kl)は、自動操舵速力約10ノットで航行していた。当直者が眠りを催したが何ら措置を講じなかったため、その後眠りに陥り乗揚げた。

徳之島亀徳港沖、本年4月日出前薄明、タンカーI丸(498GT、積荷750t)は、亀徳港を出港する際、レーダーにて防波堤を認めた。何故か？A防波堤をB防波堤と思い込んでしまった。間違ったA防波堤で回頭したところ、リーフ(珊瑚礁)に乗揚げた。

本年4月夕刻前、今治市沖、タンカーA丸(99GT、積荷87.8kl)は、広島港を出港し、三島川之江港向け航行していた。乗組員と雑談に夢中になり船位が判らなくなったまま続航したため浅瀬に乗揚げ乗り切った。

本年4月昼過ぎ、佐世保市沖、タンカーA丸(169GT、積荷なし)は、岸壁で重油揚荷後、後進にて離岸しようとしたが風に圧流され乗揚げた。

高松市沖、本年5月深夜、油タンカーA丸(699GT、積荷1990kl)は、高松港へ向け航行中、浅瀬があることを認知していたが、海図で確認することなく、漠然と自船が航行できる水深があると憶測して航行し、浅瀬に乗揚げた。

上記それぞれの事例は『自分はそのようなエラーはしないぞ!』と云うようなものですが、『自分も馬鹿げたエラーをするかも知れない』の思いで読んで頂けたでしょうか、

安全管理室