

船舶事故調査報告書

平成30年7月18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	平成30年2月16日 20時30分ごろ
発生場所	新潟県新潟市新潟港西区臨港ふ頭D2～D3号岸壁 新潟港臨港灯台から真方位063° 370m付近 (概位 北緯37° 57.0′ 東経139° 04.4′)
事故の概要	貨物船SHINNING RICHは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	平成30年2月26日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	貨物船 SHINNING RICH（ペリイズ籍）、3,935トン 9596923（IMO番号）、SHINNING RICH SHIPPING CO., LTD
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（ペリイズ発給）
負傷者	なし
損傷	本船 船首部外板に破口 岸壁 岸壁のコンクリート部及び車止めに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西南西、風速 約7m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長ほか14人（中華人民共和国籍7人、ミャンマー連邦共和国籍7人）が乗り組み、新潟港西区臨港ふ頭D2～D3号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に入船左舷着けする予定で、主機を停止して約2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で新潟港西区の水路を南進した。</p> <p>本船は、左舷側に位置する臨港ふ頭入口の手前に至り、主機を最微速力前進とし、約3.7knまで増速した後、約90°左回頭して同入口を通過し、本件岸壁と針路とのなす角度を約20°～30°とする予定で東進した。</p> <p>本船は、本件岸壁から約300m手前で主機を最微速力後進として減速した際、右に回頭して東南東進する状況となったので、主機を停止して左回頭したところ、船首を本件岸壁に向けてほぼ直角で接近する状態となった。</p> <p>船長は、港湾サービス会社の自動車が着岸岸壁を示すために本件岸壁のほぼ中央に置いていたN旗を本船の右舷前方からヘッドライトで照らしていたので、本件岸壁がよく見えずにいた。</p> <p>本船は、船長が船首配置の航海士からトランシーバで岸壁までの距離が約30mとの報告を受け、慌てて主機を最微速力後進としたものの、船首部が本件岸壁に衝突した。</p>

	<p>船長は、本件岸壁に接近した際、右舷錨を投錨することを失念した。</p> <p>船長は、これまで新潟港へ入港した経験がなかった。</p> <p>本船は、バウスラストを備えていなかった。</p>
分析	<p>本船は、本件岸壁に接近した際、船長が、本件岸壁がよく見えない状況下、船首配置の航海士に岸壁までの距離を逐次報告させていなかったことから、同航海士から本件岸壁まで約30mの距離で報告を受け、慌てて主機を最微速力後進としたものの、前進行きあしを止めることができず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、本件岸壁に接近した際、船長が、本件岸壁がよく見えない状況下、船首配置の航海士に岸壁までの距離を逐次報告させていなかったため、同航海士から本件岸壁まで約30mの距離で報告を受け、慌てて主機を最微速力後進としたものの、前進行きあしを止めることができず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・着岸操船時には、船首尾に配置した乗組員と緊密にコミュニケーションを図ること。 ・夜間の着岸操船時において、陸上の明かりが妨げとなる場合、早期に明かりの消灯を求めること。