

船舶事故調査報告書

令和2年2月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和元年9月6日 17時53分ごろ
発生場所	三重県四日市港第1区 四日市港東防波堤南灯台から真方位239° 1.07海里付近 (概位 北緯34° 56.5′ 東経136° 38.4′)
事故の概要	油タンカー <sup>かいせい</sup> 海成丸は、離棧操船中、着棧中の油タンカー <sup>まつやま</sup> 第八松山丸に衝突した。
事故調査の経過	令和元年9月11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	A 油タンカー 海成丸、3,825トン 143167、平成商運株式会社 B 油タンカー 第八松山丸、3,572トン 140684、松山海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に塗膜剝離 B 右舷船尾部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか11人が乗り組み、右舷船尾方から風を受ける状況下、船長Aの操船により、私設棧橋を左舷着けの状態から離棧し、主機を前進とし、右舷船尾方に投下していた錨及び錨鎖の巻き上げを始め、船首方に隣接する別の私設棧橋に左舷着けで着棧していたB船を避けて右旋回を始めた。 A船は、船長Aが、舵及びバウスラストを使用すればB船の右舷方を通過できると思い、揚錨後、バウスラストを右一杯として右旋回を続けたところ、左舷船尾部がB船の右舷船尾部に衝突した。 船長Aは、右旋回中に船首方のB船に接近した際、主機を後進とすればよかったと本事故後に思った。 B船は、船長Bほか11人が乗り組み、私設棧橋に着棧して荷役作業中、A船が衝突した。
分析	A船は、右舷船尾方から風力4の風を受ける状況下、離棧操船中、船長Aが、舵及びバウスラストを使用すれば船首方に着棧中のB船の右舷方を通過できると思い、B船に接近した状態で右旋回を続けたことから、B船に衝突したものと考えられる。

	B船は、着棧中、A船が衝突したものと考えられる。
<b>原因</b>	本事故は、A船が、右舷船尾方から風力4の風を受ける状況下、離棧操船中、船長Aが、舵及びバウスラストを使用すれば船首方に着棧中のB船の右舷方を通過できると思い、B船に接近した状態で右旋回を続けたため、B船に衝突したものと考えられる。
<b>再発防止策</b>	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。 <ul style="list-style-type: none"><li>・ 離棧する際は、隣接する棧橋に着棧中の他の船舶と十分な距離を隔てること。</li><li>・ 離棧操船中に不安を感じた場合は、躊躇なくやり直すこと。</li></ul>