

船舶事故調査報告書

令和3年7月28日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和2年8月1日 08時05分ごろ
発生場所	京浜港川崎区エネオス川崎製油所100号地（第1棧橋） 東京湾アクアライン川崎浮島換気所灯台から真方位288° 1.6海里（M）付近 （概位 北緯35° 31.6′ 東経139° 45.8′）
事故の概要	油タンカー <sup>しょうきゅう</sup> 昭久丸は、着棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和2年9月25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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油タンカー 昭久丸、2,593トン
船舶番号、船舶所有者等	134320、昭和日タン株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船首部外板に擦過傷 棧橋 歩廊橋に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、下げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか12人が乗り組み、船長が、船橋でベクツインラダーのジョイスティックによる操船（以下「ジョイスティック操船」という。）に当たり、乗組員を船首尾に配置し、右回頭して第1棧橋に出船左舷着けする際、ジョイスティックを前進右回頭の位置にして回頭を続けて前進行きあしが速くなり、船首が同棧橋と直角の状態で見近した。</p> <p>船長は、前進行きあしを遅くして右回頭しようと思い、ジョイスティックで後進と中立を小刻みに操作を繰り返した後、ジョイスティック操船から主機を後進運転に切り替えて全速力後進としたものの、前進行きあしが止まらず同棧橋に衝突した。</p> <p>船長は、前任船長のもと本事故までに着棧操船を2回、離棧操船を3回実施しており、本船の操縦性能は十分に把握していると思っていた。</p> <p>船長は、ジョイスティック操船でもジョイスティックを後進にすれば、行きあしが止まる感覚を持っていた。</p> <p>船長は、出船左舷着けする際、ジョイスティックを前進右回頭の位置として前進行きあしで右回頭の回頭惰力をつけた後、ジョイスティックを後進左旋回の位置として行きあしを遅くしながら船尾を左旋回させるべきであったと本事故後に思った。</p>

	<p>船長は、棧橋までの接近距離が十分にあると思い、前進行きあしが速い状態で接近したと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、出船左舷着けの着棧作業中、船長が、操縦性能を十分に把握していない中、ジョイスティック操船で前進右回頭して前進行きあしが速い状態で第1棧橋に接近した際、ジョイスティック操船で小刻みに後進と中立の操作を繰り返し行ったことから、主機を後進運転に切り替えたものの、第1棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、ジョイスティックを後進にすれば、行きあしが止まる感覚を持っていたことから、ジョイスティック操船で小刻みに後進と中立の操作を繰り返し行ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、出船左舷着けの着棧作業中、船長が、操縦性能を十分に把握していない中、ジョイスティック操船で前進右回頭して前進行きあしが速い状態で第1棧橋に接近した際、ジョイスティック操船で小刻みに後進と中立の操作を繰り返し行ったため、主機を後進運転に切り替えたものの、第1棧橋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"> <li>・ 船長は、棧橋に着棧する前に、操縦性能を十分に把握し、着棧計画と異なった場合は着棧を中断して着棧をやり直すこと。</li> </ul>