

船舶事故調査報告書

令和4年10月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年10月30日 04時24分ごろ
発生場所	京浜港東京第4区外貿コンテナふ頭Y1岸壁前面 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位212° 1.9海里付近 (概位 北緯35° 35.4′ 東経139° 47.8′)
事故の概要	コンテナ船 <sup>エムエスシー ロッセッラ</sup> MSC ROSSELLAは、着岸中、主機の試運転を行った際、主機が極微速力前進のまま停止せず、前進して浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年11月1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 船舶番号、船舶所有者等	コンテナ船 MSC ROSSELLA（パナマ共和国籍）、37,398トン 9065443（IMO番号）、ROSSELLA INC. ディーゼル機関、船内機、2サイクル、出力26,772kW、回転数毎分88、7気筒、ボア850mm、使用燃料C重油、1993年12月14日建造
乗組員等に関する情報	船長（モンテネグロ籍） 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 機関長（モンテネグロ籍） 締約国資格受有者承認証 機関長（パナマ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	船底外板に曲損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：潮高 約0.8m、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか20人（インドネシア共和国籍10人、モンテネグロ籍6人、クロアチア共和国籍2人、イタリア共和国籍1人、セルビア共和国籍1人）が乗り組み、外貿コンテナふ頭Y2岸壁に右舷着けで着岸し、荷役を終え、三重県四日市港に向け、出港準備を行っていた。 機関長は、主機の試運転をすることとして制御権を機関制御室に移し、テレグラフ（遠隔操縦装置）を極微速力前進として主機の始動を確認したのち、テレグラフにより主機を停止にしたが停止せず、緊急停止ボタンを押したものの、主機が極微速力前進のまま運転を続けた。 本船は、ヘッドラインを4本、船首スプリングラインを2本、船尾スプリングラインを2本、スターンラインを4本使用して係留されていたが、全ての係船索を切断して前進を始め、Y1岸壁前面の浅瀬に

	<p>乗り揚げた。</p> <p>本船は、機側にて主機の燃料を遮断することにより停止され、タグボートによって浅瀬から引き出され、えい航されて神奈川県横浜市本牧ふ頭に着岸し、関係機関等の調査を受け、主機の遠隔操縦を行わない条件で2箇月間の航行許可を受けて出港した。</p> <p>本船は、11月19日主機の遠隔操縦装置メーカーの点検によって遠隔操縦装置に異常がないことが確認され、30日船級協会の職員の立会いの元に主機の緊急停止を含めた遠隔操縦装置の試運転を行い、正常に作動することが確認され、通常運航となった。</p>
分析	<p>本船は、Y2岸壁に右舷着けで着岸して主機の試運転中、機関長が、機関制御室の主機のテレグラフを極微速力前進としたのち、テレグラフを停止にしたものの、主機が停止せず、主機が極微速力前進のまま回転を続け、全ての係船索が切断されて前進を始め、Y1岸壁前面の浅瀬に乗り揚げたものと考えられるが、機関制御室のテレグラフを停止しても主機が停止しなかった理由については、メーカーの点検によって遠隔操縦装置に異常がないことが確認され、現象に再現性がないことから、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船がY2岸壁に右舷着けで着岸して主機の試運転中、機関長が、機関制御室の主機のテレグラフを極微速力前進としたのち、テレグラフを停止にしたものの、主機が停止せず、主機が極微速力前進のまま回転を続け、全ての係船索が切断されて前進を始めたことにより、Y1岸壁前面の浅瀬に乗り揚げ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被害の軽減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>・機関長は、出港前に主機の試運転を行う場合、不測の事態に備え、主機の燃料や、主機に供給する空気を遮断するなど、機側で主機を緊急停止させる手段を確立し、操作に必要な人員を配置しておくこと。</li> </ul>