

船舶事故調査報告書

令和4年11月30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4年1月20日 13時55分ごろ
発生場所	三重県四日市市四日市港霞ヶ浦南ふ頭74岸壁前面海域 四日市港東防波堤北灯台から真方位353° 1.8海里付近 (概位 北緯34° 59.8′ 東経136° 39.9′)
事故の概要	貨物船いせ みらいは、離岸操船中、岸壁係留中の自動車専用船あさかに衝突した。
事故調査の経過	令和4年1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 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 いせ みらい、6,455トン 143909、株式会社商船三井内航、株式会社テクノ中部、 協同海運株式会社 B 自動車専用船 あさか、2,988トン 142179、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機 構、日向海運株式会社
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 左舷船首部外板に曲損 B 船首部外板に曲損、岸壁に駐車中の車両4台に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか8人が乗り組み、霞ヶ浦南ふ頭75岸壁において船首を南西方に向けて右舷着けしていたが、広島県尾道市因島に向け離岸準備をしていた。 A船は、2枚のシリングラダーの角度を組み合わせることで、主機を前進回転としたまま、後進及び横移動等ができるベクツインラダーシステムを備え、操舵室中央の操舵スタンド及び両舷の遠隔操縦スタンドにあるジョイスティックで操舵する仕様となっており、ジョイスティックに切り替える際には、操舵スタンドの切替えスイッチを長押しする必要がある。 船長Aは、ふだん、操舵室の出港準備を行ったのち、船内ミーティングを行ってから乗組員を出港配置に就けていたものの、当時は操舵室の出港準備を行う前に船内ミーティングを行ったので、乗組員を出港配置に就けたのち、急いで操舵室の出港準備を始めた。 船長Aは、操舵スタンドの舵輪で舵機の作動テストを行い、舵を中

	<p>中央に戻したのち、ジョイスティックの切替えスイッチを押したものの長押しをしておらず、ジョイスティックに切り替わっていなかったが、操縦権の表示を確認せず、ジョイスティックに切り替わったつもりでいた。</p> <p>船長Aは、離岸を始めることとし、操舵スタンドの前に立ち、船首尾配置の乗組員に全係留索を放すよう指示したのち、船尾の係留索を放す前に船尾が岸壁から離れ出したので、船尾を岸壁に寄せようと考え、ジョイスティックを右に倒して船尾右寄せの位置とし、主機を極微速力前進とした。</p> <p>A船は、舵が中央のまま前進を始め、左舷船首部が、A船の南西方に係留していたB船の船首部に衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか9人が乗り組み、霞ヶ浦南ふ頭74岸壁に、船首を北東方に向けて左舷着けで係留し、船首ランプウェイを展開し、車両の積み込みを行っていたところ、A船が衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、霞ヶ浦南ふ頭75岸壁から離岸操船中、船長Aが、舵の操縦がジョイスティックに切り替わっていなかったものの、ジョイスティックに切り替わったつもりで舵が中央のまま主機を前進としたことから、A船が前進し、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、急いで操舵室の出港準備を始めたことから、操縦権の表示を確認せず、ジョイスティックに切り替わったつもりで舵が中央のまま主機を前進としたものと考えられる。</p> <p>B船は、霞ヶ浦南ふ頭74岸壁に係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が霞ヶ浦南ふ頭75岸壁から離岸操船中、B船が岸壁に係留中、船長Aが、舵の操縦がジョイスティックに切り替わっていなかったものの、ジョイスティックに切り替わったつもりで舵が中央のまま主機を前進としたため、A船が前進し、B船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・船長は、舵の操縦権の切替えを行う際には、操縦権の表示を必ず確認すること。 ・船長は、発航前検査において、舵の作動テストを行う際は、手動操舵だけでなく、使用する遠隔操縦装置における作動テストも行うこと。