

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（棧橋）
発生日時	令和4年5月1日 07時54分ごろ
発生場所	山口県徳山下松港 徳山下松港徳山築港防波堤灯台から真方位134° 1.6海里付近 （概位 北緯34° 01.9′ 東経131° 49.2′）
事故の概要	液化ガスばら積船 ^{ずいほう} 瑞邦丸は、着棧操船中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和4年6月13日、主管調査官（広島事務所）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	液化ガスばら積船 瑞邦丸、997トン
船舶番号、船舶所有者等	142109、イイノガストランスポート株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首部に擦過傷 棧橋 棧橋下部補強材が折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長ほか9人が乗り組み、LPG約650tを積載し、徳山下松港の出光興産株式会社徳山事業所東地区東棧橋1号バース（以下「本件棧橋」という。）での揚荷目的で、同港の錨地を出発した。</p> <p>船長は、本件棧橋へ出船状態で左舷着けしようと着棧操船中、本件棧橋から約160m手前で速度計を確認し、約3.1ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）であったので、いつもの接近速力（約2.5kn）より速かったが、機関を後進に掛けて減速しながら本件棧橋に接近しようと、機関を後進微速とし、航行を続けた。</p> <p>船長は、本件棧橋から約80m手前で右舷錨を投入した際、棧橋への接近速力が少し速いと感じたが、投錨したので速力が落ちるだろうと思い、機関を中立運転とし、右回頭しながら本件棧橋に接近した。</p> <p>船長は、速力が思っていたほど落ちず、船首が本件棧橋に接近したので、機関を後進一杯とするとともに投錨した錨を巻くよう指示した。</p> <p>本船は、そのまま右回頭をしながら本件棧橋に接近し、後進が効き始めたころに船首部が本件棧橋下部補強材に衝突した。</p> <p>船長は、衝突後、船首部が本件棧橋から離れたので、そのまま着棧し、その後、本件棧橋に衝突した旨を会社等に連絡するとともに、海上保安部等に通報した。</p> <p>船長は、月3～4回本件棧橋に着棧していた。</p>

	<p>船長は、右回頭するまでの減速が十分でなかったので、本件棧橋への接近速度が速過ぎて本件棧橋に衝突したと、本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、出船状態で左舷着けしようとして右回頭しながら着棧操船中、本件棧橋への接近速度が速過ぎたことから、船首部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、投錨するまでの減速が十分でなく、投錨後も、船長が投錨したので速度が落ちるだろうと思い、機関を中立運転とし、右回頭しながら本件棧橋に接近したことから、接近速度が速過ぎたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、出船状態で左舷着けしようとして右回頭しながら着棧操船中、本件棧橋への接近速度が速過ぎたため、船首部が本件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"> ・ 船長は、安全に着棧できる速度まで減速した後、着棧体勢に入ること。