

船舶事故調査報告書

令和4年3月23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3年9月8日 14時10分ごろ
発生場所	福岡県 <sup>かんた</sup> 苅田町苅田港北東方沖 苅田港東防波堤灯台から真方位061° 4.0海里付近 (概位 北緯33° 49.8′ 東経131° 05.0′)
事故の概要	油タンカー <sup>やまだ</sup> 山田丸は、接舷操船中、錨泊中のセメント運搬船 <sup>たいし</sup> 大志丸に衝突した。
事故調査の経過	令和3年9月13日、主管調査官（門司事務所）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 セメント運搬船 大志丸、749トン 144040、大窯汽船株式会社 B 油タンカー 山田丸、98トン 136841、有限会社岡田石油
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、六級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に凹損及びペイント剥離 B 左舷船首部の防舷材に塗料付着
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A 船は、船長Aほか7人が乗り組み、燃料補給のため、船首を北西方に向けて錨泊中、B船がA船に衝突した。 B 船は、船長Bほか1人が乗り組み、A船への燃料給油のため、船長Bが、船橋で操船に当たり、甲板員を船首に配置し、A船の左舷側に左舷着けで接舷する目的で、船首を南東方に向けてA船に接近した。 船長Bは、風が強いと感じていたものの、この程度の風であれば風上側から接近して最初にB船の船首ラインを取っても安全に接舷することができると思い、B船の船首がA船の左舷船尾に接近したとき、主機を中立運転とし、A船から渡されたラインで、B船の船首スプリングラインとヘッドラインを取った。 船長Bは、次にスターンラインを取ろうとしたところ、北西風によってB船の船尾が右舷方に圧流され始めたことに気付き、取っていたラインを外そうとしたものの、外すことができず、B船の船首が左舷側に振れ、左舷船首部がA船の左舷船尾部に衝突した。 船長Bは、風が強い時、風下側から接近して接舷するか、風上側か

	<p>ら接近する際は最初にスターンラインを取るなどの接舷方法を採用しており、本事故時、風が強いことは分かっていたので、圧流を考慮した接舷方法を採用すべきであったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>A船は、船首を北西方に向けて錨泊中、B船と衝突したものと推定される。</p> <p>B船は、風速約8m/sの北西風が吹く状況下、船長Bが、A船に左舷着けで接舷する目的で、船尾方から風を受ける状態でA船に接近したとき、主機を中立運転として最初にB船の船首スプリングラインとヘッドラインを取ったことから、船尾が北西風によって右舷方に圧流されて船首が左舷側に振れ、A船に衝突したものと推定される。</p> <p>船長Bは、風が強いと感じていたものの、この程度の風であれば風上側から接近して最初にB船の船首ラインを取っても安全に接舷することができると思ったことから、船尾方から風を受ける状態でA船に接近したとき、主機を中立運転として最初にB船の船首スプリングラインとヘッドラインを取ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、風速約8m/sの北西風が吹く状況下、船長Bが、船首を北西方に向けて錨泊中のA船に左舷着けで接舷する目的で、船尾方から風を受ける状態でA船に接近したとき、主機を中立運転として最初にB船の船首スプリングラインとヘッドラインを取ったため、船尾が北西風によって右舷方に圧流されて船首が左舷方に振れ、A船に衝突したものと推定される。</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、強い風がある状況下、他船に接舷する場合、風下側から接近するなど、風の影響を考慮した接舷方法を採用すること。</li> </ul>