

船舶事故調査報告書

令和4年4月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和3年9月25日 09時20分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港第2区アイランドシティ5号岸壁 博多港東航路第5号灯標から真方位062° 1.4海里付近 （概位 北緯33° 39.6′ 東経130° 24.6′）
事故の概要	自動車運搬船 ^{イストラ エース} ISTRA ACEは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和3年9月27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	自動車運搬船 ISTRA ACE（バハマ国）、41,000トン 9318503（IMO番号）、ISTRA MARITIME Ltd（英国王室属 領マン島）
乗組員等に関する情報	船長（ブルガリア共和国籍） 資格受有者承認証 船長（バハマ国発給） 水先人、博多水先区一級水先人水先免状
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板に擦過傷 岸壁 岸壁上の車止め上部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約5m/s、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか21人（ブルガリア共和国籍4人、ポーランド共和国籍1人、ウクライナ国籍5人、フィリピン共和国籍11人）が乗り組み、水先人が水先業務に当たり、左舷船首と左舷船尾にタグボートを配し、博多港第2区アイランドシティ5号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を南南西方へ向けて右舷着けする目的で本件岸壁南西方沖を北東進した。</p> <p>本船は、本件岸壁の南西方約360mで左回頭を始め、南方約70mで船首が南南西方を向いて本件岸壁と平行状態のときに右舷ヘッドラインを本件岸壁のビットに取り、左舷船尾をタグボートに押させて本件岸壁の防舷材に右舷着けしたが、陸上作業員から積荷とランプウェイの位置関係で約2m船首側へ移動してほしい旨の連絡を受けた。</p> <p>水先人は、右舷ヘッドラインを巻きながら船尾が本件岸壁から離れすぎないようにスタンスラストを使用して船首側へ移動することとし、右舷ヘッドラインを巻くように指示し、船長にスタンスラストを使用して船尾を岸壁側へ寄せるように依頼した。</p> <p>水先人は、右舷ヘッドラインが巻かれる一方で右舷船尾が本件岸壁</p>

	<p>から約2m離れてもスタンスラストが効くことなく更に離れるので、左舷船尾のタグボートへ微速で押すように指示した。</p> <p>水先人は、左舷船尾のタグボートへ指示した後、思った以上に速く右舷船尾が本件岸壁に接近するのを認め、タグボートに押すことを止めるように指示し、船長がスタンスラストを右舷船尾が本件岸壁から離れるように使用したが、本船は、そのまま本件岸壁へ接近し、右舷船尾外板が本件岸壁の車止め上部に衝突した。</p> <p>水先人は、タグボートが押したときと船長が船尾を岸壁側へ寄せるようにスタンスラストを効かせたときが一緒になり、思っていた以上に速く岸壁に寄ったと考えられ、船長とのコミュニケーションが十分でなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、本件岸壁に右舷着けした後、右舷ヘッドラインを巻きながら船首側へ移動しようとした際、水先人の指示を受けたタグボートが左舷船尾を押したときと船長が船尾を岸壁側へ寄せるようにスタンスラストを効かせたときが一緒になったことから、水先人が予想した以上に速く右舷船尾が本件岸壁に接近し、右舷船尾部外板が本件岸壁の車止めに衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が本件岸壁に右舷着けした後、右舷ヘッドラインを巻きながら船首側へ移動しようとした際、水先人の指示を受けたタグボートが左舷船尾を押したときと船長が船尾を岸壁側へ寄せるようにスタンスラストを効かせたときが一緒になったため、水先人が予想した以上に速く右舷船尾が本件岸壁に接近し、右舷船尾部外板が本件岸壁の車止めに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"> ・水先人は、タグボートを使用して着岸作業を行う際、タグボートへの指示や機器の使用について、船長と十分に意思の疎通を図ってから行うこと。