船舶事故調査報告書

令和４年６月８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１０月１３日　０８時００分ごろ
発生場所	三重県四日市港第２埠頭１０号岸壁 四日市港東防波堤南灯台から真方位２７０°１,４７０m付近 （概位　北緯３４°５７.１′　東経１３６°３８.６′）
事故の概要	貨物船第七弘栄丸は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和３年１０月２６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	貨物船　第七弘栄丸、１９８トン １３５２６８、芙蓉海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船　右舷球状船首部に凹損及び破口 岸壁　フェンダーの据付けボルトに曲損
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北北東、風速　約１.５m/s、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか３人が乗り組み、四日市港第１航路を約４ノットの対地速力で西進後、同航路西口から西北西方約９００mにある四日市港第２埠頭１０号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて西北西進し、その後、主機を停止して前進行きあしで航行した。 本船は、北北東に延びる本件岸壁に右舷着けする目的で、本件岸壁手前でバウスラスタを左舷一杯として左旋回を開始した。 船長は、ヘッドラインを送りやすくする目的で、できるだけ船首を本件岸壁に接近しようと思い、左旋回しながら、少し前進させようと主機を極微速力前進としたところ、先に取った船首スプリングラインが張り、船首側が本件岸壁に接近し、右舷球状船首部が本件岸壁に衝突した。 本件岸壁にいた船舶代理店担当者は、事務所を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報した。 船首に配置の航海士２人は、船首スプリングラインを緊張させないように伸出していたが、前進行きあしが速く、同ラインが緊張した。 船長は、本件岸壁の近くで主機を使用する際、船首の配置者に主機を使用することを伝えていなかったと本事故後に思った。 船長は、約２５年間の船長経験があり、本船の船長として約１か月間乗船していた
分析	本船は、着岸作業中、本件岸壁手前でバウスラスタを左一杯とした

	後、船長が、本件岸壁にヘッドラインを送りやすくする目的で、できるだけ船首を本件岸壁に接近しようと思い、左旋回しながら、少し前進させようと主機を極微速力前進としたことから、先に取って緊張させないように伸出していた船首のスプリングラインが張り、本件岸壁に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が着岸作業中、本件岸壁手前でバウスラスタを左一杯とした後、船長が、本件岸壁にヘッドラインを送りやすくする目的で、できるだけ船首を本件岸壁に接近しようと思い、左旋回しながら、少し前進させようと主機を極微速力前進としたため、先に取って緊張させないように伸出していた船首のスプリングラインが張り、本件岸壁に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、着岸操船中、自身の操船技術を過信せず、着岸予定場所から十分に離れた場所で一旦行きあしを止めてから着岸作業を行うこと。 ・着岸操船時には、船首尾に配置した乗組員と緊密にコミュニケーションを図ること。