

船舶事故調査報告書

令和5年4月19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4年2月8日 10時45分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港第4区 横須賀港東防波堤北灯台から真方位261°340m付近 （概位 北緯35°19.7′ 東経139°39.6′）
事故の概要	貨物船六幸は、離岸作業中、左舷船尾部が岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年4月20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	貨物船 六幸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	141128、株式会社六甲船舶
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 左舷船尾外板に擦過傷 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：波向 北東、波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、横須賀港第4区の造船所にある東西に延びるドックゲートに船首を西方に向けて左舷着けし、揚げ荷役を終え、離岸作業を始めた。</p> <p>船長は、本船左舷船尾部と船尾方の岸壁との距離に余裕がなかったので、本船を船首方の岸壁に接近させてから船尾を右方に振り、後進しながら離岸するつもりでいた。</p> <p>船長は、船首側及び船尾側に配置の乗組員に対し、船首尾のスプリングラインをそれぞれ1本ずつ残して同ラインを解らんさせたのち、全ラインを解らんするようマイクで指示を出したものの、船首側にある船内装置のスピーカーに不具合があり、船首側に配置の乗組員に指示が伝わっていないことに気付かなかった。</p> <p>船長は、指示を出せばすぐに全ラインが解らんされると思い、船首スプリングラインが解らんされる前に本船を前進させた。</p> <p>本船は、船首スプリングラインが張り出したので、船長が、同ラインが解らんされていないことに気づき、主機を停止させたところ、同ラインの張力により後進し、左舷船尾部が船尾方の岸壁に衝突した。</p> <p>本船の船首側にある船内装置のスピーカーは、本事故後、本船の乗組員が調べたところ、スピーカーの端子がしっかり接続されておらず、接触不良によって不具合が生じていたことが分かった。</p>

<p>分析</p>	<p>本船は、横須賀港第4区において離岸作業中、船長が、船首側及び船尾側に配置の乗組員に対し、指示を出せばすぐに全ラインが解らんされると思い、船首スプリングラインが解らんされる前に本船を前進させたことから、主機を停止させた際に同ラインの張力により後進し、左舷船尾部が船尾方の岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、船首側にある船内装置のスピーカーに不具合があったことから、船首側に配置の乗組員に対し、船長の指示が伝わらなかったものと考えられる。</p> <p>本船の船首側にあるスピーカーは、本事故当時、端子がしっかり接続されておらず、接触不良となっていたことから、不具合が生じていたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が横須賀港第4区において離岸作業中、船長が、船首側及び船尾側に配置の乗組員に対し、指示を出せばすぐに全ラインが解らんされると思い、船首スプリングラインが解らんされる前に本船を前進させたため、主機を停止させた際に同ラインの張力により本船が後進し、左舷船尾部が船尾方の岸壁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"> ・ 船長は、離岸作業に当たる前に、各配置との連絡手段についてテストを行い、正常に作動するか確認すること。 ・ 船長は、離岸作業を行う際に、指示が確実に遂行されたことを確認してから次の作業に移ること。