

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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5月27日 08時03分ごろ
発生場所	静岡県焼津市大井川港 大井川港東護岸灯台から真方位261°500m付近 （概位 北緯34°46.6′ 東経138°17.6′）
事故の概要	貨物船綾音丸は、大井川港に入航中、木材専用岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年7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 綾音丸、749トン
船舶番号、船舶所有者等	141667、由良船舶株式会社、由良機船株式会社
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 球状船首に凹損 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南、風力 6、視程 約4km 海象：潮汐 下げ潮の中央期 焼津市には、26日18時40分に強風注意報が、27日04時47分に波浪注意報がそれぞれ発表され、本事故当時、継続中であった。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、木材を満載し、大井川港の公共南岸壁に向け、大井川港東方沖を西進していた。</p> <p>大井川港は、大井川河口の北側にあり、港口が東方を向いており、港口からほぼ東方に向けて幅約100m、長さ約650m、水深約7.5mの航路が設けられ、航路西口至近の南側が公共南岸壁となっており、航路西口から本船の着岸予定場所までの距離が約300mであった。</p> <p>船長は、ふだん、約4～5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で大井川港の航路に入航し、約1～2knまで減速して出航したのち、左回頭して公共南岸壁に出船右舷着けで着岸していた。</p> <p>船長は、南寄りの強風が吹いており、航路内を低速で航行すると針路を保持することができないと思い、ふだんより速力を増して航路を西進し、航路を一旦出してから右転して公共南岸壁から離れ、その後大きく左転して同岸壁に向首して接近することとした。</p> <p>船長は、主機を後進とすればすぐに行きあしが止まると思い、約10knの速力で航路に入航したのち、速力が大き過ぎると感じて減速しようとして主機を中立運転とし、航路西口付近を約9knの速力で通過し</p>

	<p>た。</p> <p>船長は、右舵を取って右転しようとしたものの、主機を中立としていたので舵効が得られずに思うように右転せず、本船が大井川港西岸に接近したので危険を感じ、主機を全速力後進としたものの、本船の球状船首が大井川港西岸の木材専用岸壁に衝突した。</p>
分析	<p>本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、大井川港に入航中、船長が、ふだんより速力を増して約10knの速力で航路に入航し、減速しようとして主機を中立運転としたことから、プロペラの翼流が止まり、右舵を取った際に舵効が得られず、思うように右転できずに大井川港西岸に接近し、主機を全速力後進としたものの、木材専用岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、南寄りの強風が吹いており、航路内を低速で航行すると針路を保持することができないと思ったこと及び主機を後進運転とすればすぐに行きあしが止まると思ったことから、ふだんより速力を増し、約10knの速力で航路に入航したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、本船が大井川港に入航中、船長が、ふだんより速力を増して約10knの速力で航路に入航し、減速しようとして主機を中立運転としたため、プロペラの翼流が止まり、右舵を取った際に舵効が得られず、思うように右転できずに大井川港西岸に接近し、木材専用岸壁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、港内操船時に回頭する場合、舵効を得るにはプロペラの翼流が必要なことを考慮し、急減速をせずに徐々に減速し、舵効が得られる適当な出力で主機を使用すること。 ・ 船長は、港内において、強風及び波浪などの影響で低速で航行すると針路の保持ができないような状況では、入航を見合わせることが望ましい。