

船舶事故調査報告書

令和5年10月25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6月14日 16時00分ごろ
発生場所	愛知県三河港の企業専用岸壁 三河港姫島東防波堤灯台から真方位176° 1,490m付近 （概位 北緯34° 42.1′ 東経137° 15.3′）
事故の概要	貨物船 21盛山丸 ^{せいざん} は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年8月24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 21盛山丸、498トン
船舶番号、船舶所有者等	140109、渡部港湾海運有限公司
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 船尾部左舷外板に擦過傷等 岸壁 車止めに割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約17～18m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m 愛知県田原市には、令和4年6月13日20時45分に強風注意報 及び波浪注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、空船の状態で、愛知県三河港の北西に延びる企業の専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）に出船左舷着けする目的で、愛知県姫島北方約3海里の錨地から出航した。 船長は、本件岸壁と約30°の角度で西方から接近し、同岸壁の手前で右舷錨を投入し、更に接近して左舷船首を同岸壁に寄せ、船首スプリングラインをとったのち、船首を北西方に向け、船体を本件岸壁と平行にしてから他の係船索をとって係留する予定としていた。 船長は、操舵室で単独の操船に当たり、本件岸壁に着岸する際には圧流されることはないと思い、西北西進して本件岸壁に接近し、右舷錨を投入して接近していた際、風速約17～18m/sの北東風を右舷側に受けて船体が左舷方に圧流され始め、本件岸壁に接近する速力が増したので危険を感じ、バウスラストを右一杯として船首部の接近が止まったものの、船尾部が左舷側に振れた状態で圧流され続け、本船の左舷船尾部が本件岸壁に衝突した。 船長は、風が弱くなるまで錨地で待機していれば、着岸する際において圧流されることはないと思った。
分析	本船は、風速約17～18m/sの北東風が吹く状況下、船長が、本件岸壁に向けて着岸しようとしたことから、北東風を受けて船体が左

	<p>舷方に圧流され続け、バウスラストを右一杯に操作したことから、船尾部が左舷側に振れて圧流され続け、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件岸壁に着岸する際、本船が圧流されることはないと思ったことから、風が弱くなるまで錨地で待機しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、風速約17～18m/sの北東風が吹く状況下、船長が、本件岸壁に向けて着岸しようとしたため、北東風を受けて船体が左舷方に圧流され続け、バウスラストを右一杯に操作したため、船尾部が左舷側に振れて圧流され続け、本件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、岸壁の方向に圧流させる風が強い場合には風が弱まるまで錨地等で待機したのち、着岸すること。 ・ 船長は、風が強く圧流されるおそれがある場合にはタグボート等の支援を受けることが望ましい。