

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突																																																
発生日時	令和6年3月2日 15時12分ごろ																																																
発生場所	福山港 JFEスチール福山港導灯（前灯）から真方位121°780m付近 （概位 北緯34°28.5′ 東経133°27.3′）																																																
事故の概要	貨物船 ^{グリーン フューチャー} GREEN FUTUREは、離岸作業中、着岸中の貨物船 ^{レガズピ} LEGAZPIに衝突した。																																																
事故調査の経過	令和6年3月12日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済																																																
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 LEGAZPI（パナマ共和国籍）、9,981トン 9621716（IMO番号）、Leyte Navigation, S.A. B 貨物船 GREEN FUTURE（マーシャル諸島共和国籍、9,943トン 9889631（IMO番号）、CEDAR VALLEY S.A.																																																
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） B 船長B（フィリピン共和国籍）、 締約国資格受有者承認証 船長（マーシャル諸島共和国発給）																																																
負傷者	なし																																																
損傷	A 左舷船首部手すりに曲損 B 左舷船首部外板に擦過傷																																																
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約6～7m/s、最大瞬間風速 北西約12～13m/s、視界 良好 事故発生場所の東南東方約2.7海里に位置する気象観測所における3月2日の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">瞬間</th> <th colspan="2">最大</th> </tr> <tr> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> <th>風向</th> <th>風速 (m/s)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14:50</td> <td>北西</td> <td>6.0</td> <td>西北西</td> <td>3.3</td> <td>北西</td> <td>7.9</td> </tr> <tr> <td>15:00</td> <td>北西</td> <td>5.4</td> <td>北西</td> <td>4.0</td> <td>北西</td> <td>6.5</td> </tr> <tr> <td>15:10</td> <td>北西</td> <td>6.6</td> <td>北西</td> <td>5.4</td> <td>北西</td> <td>12.3</td> </tr> <tr> <td>15:20</td> <td>北西</td> <td>6.5</td> <td>西北西</td> <td>11.5</td> <td>北西</td> <td>13.4</td> </tr> <tr> <td>15:30</td> <td>北西</td> <td>7.0</td> <td>北北西</td> <td>5.8</td> <td>西北西</td> <td>12.6</td> </tr> </tbody> </table> 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期	時	平均		瞬間		最大		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	14:50	北西	6.0	西北西	3.3	北西	7.9	15:00	北西	5.4	北西	4.0	北西	6.5	15:10	北西	6.6	北西	5.4	北西	12.3	15:20	北西	6.5	西北西	11.5	北西	13.4	15:30	北西	7.0	北北西	5.8	西北西	12.6
時	平均		瞬間		最大																																												
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																																											
14:50	北西	6.0	西北西	3.3	北西	7.9																																											
15:00	北西	5.4	北西	4.0	北西	6.5																																											
15:10	北西	6.6	北西	5.4	北西	12.3																																											
15:20	北西	6.5	西北西	11.5	北西	13.4																																											
15:30	北西	7.0	北北西	5.8	西北西	12.6																																											
事故の経過	A船は、船長Aほか20人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、岸壁に入船右舷着けで着岸して荷役作業中、左舷船首部にB船の左舷船首部が衝突した。																																																

B船は、船長Bほか19人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、船長Bが操船指揮をとり、甲板手を操舵に当たらせ、15時00分ごろ岸壁に出船左舷着けの状態から離岸作業を行っていた。

船長Bは、船首部配置についていた乗組員に右舷錨の揚錨を開始するよう指示するとともに、タグボートに対してB船が岸壁と平行になるようにゆっくりと引いてB船と岸壁との距離が約40mとなるように指示した。

船長Bは、岸壁とB船との距離が約40mとなったとき、A船との距離が約50mあったので、安全に右回頭できると思った。

船長Bは、甲板手に極微速力前進及び右舵10°を指示するとともに、タグボートに対して停泊中の船舶と安全な距離を保って右舷船尾部を岸壁方向に向けてゆっくりと押すように指示し、B船が右回頭を開始した。

船長Bは、突然、B船が左方に動き始めたので、甲板手に右舵一杯を取るよう指示するとともに、タグボートに停船を指示し、続いて船首部配置の乗組員に対して右舷錨を投入するよう指示したが、B船とA船とが衝突した。（図1参照）

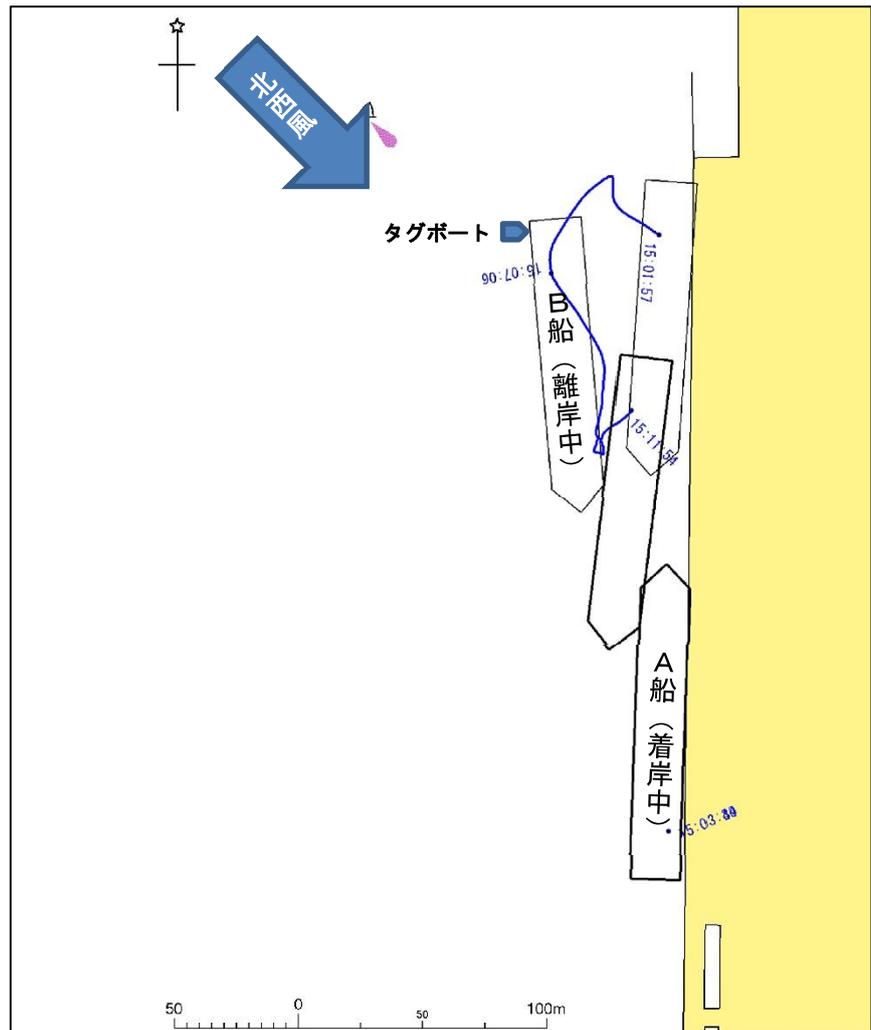


図1 事故発生状況概略図

	<p>船長Bは、B船代理店を通じて海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った。</p> <p>タグボートの船長は、B船が前進を開始した直後にA船との距離が急激に近くなったのを認め、B船が北西からの風の影響で、岸壁方向に圧流されたと思った。</p>
分析	<p>A船は、岸壁に入船右舷着けで着岸中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、岸壁に出船左舷着けの状態から離岸作業中、船長Bが、右舷錨を巻き上げながら船首を岸壁から離し、タグボートにより船尾を岸壁から離れたものの、岸壁から離れた距離が十分でないまま、極微速力前進及び右舵10°とし、タグボートに対して右舷船尾部を岸壁方向に向けてゆっくりと押すように指示したことから、北西からの風の影響を受けて南東方に圧流され、A船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、岸壁とB船との距離が約40mとなったとき、A船との距離が約50mあったことから、安全に右回頭できると思い、岸壁から離れた距離が十分でないまま、極微速力前進及び右舵10°とし、タグボートに対して右舷船尾部を岸壁方向に向けてゆっくりと押すように指示したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が岸壁に入船右舷着けで着岸中、B船が岸壁に左舷着けの状態から離岸作業中、船長Bが、右舷錨を巻き上げながら船首を岸壁から離し、タグボートにより船尾を岸壁から離れたものの、岸壁から離れた距離が十分でないまま、極微速力前進及び右舵10°とし、タグボートに対して右舷船尾部を岸壁方向に向けてゆっくりと押すように指示したため、B船が、北西からの風の影響を受けて南東方に圧流され、A船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"> ・風圧面積が大きい大型船の船長は、離岸作業中、風の影響を受けおそれがある場合は、複数のタグボートを準備する等して他船との距離を十分に確保し、安全な離岸作業を行うこと。 ・サイドスラスタを装備していない船舶の船長は、錨を使用して離岸する場合は、出航予定日の気象海象情報等を考慮した上で、着岸する際の投錨作業における、繰り出す錨の長さ及び投錨位置を決定すること。