

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（棧橋）																																							
発生日時	令和6年3月5日 05時43分ごろ																																							
発生場所	山口県徳山下松港第3区（SBT1号出荷棧橋） 徳山下松港SBT1号出荷棧橋施設灯から真方位296°20m付近 （概位 北緯34°01.5′ 東経131°47.4′）																																							
事故の概要	貨物船新常豊丸は、離棧作業中、棧橋に衝突した。																																							
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手続実施済																																							
事実情報																																								
船種船名、総トン数	貨物船 新常豊丸、498トン																																							
船舶番号、船舶所有者等	136814、西瀧海運株式会社（A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：左舷船尾部外板に破口 棧橋：通路を支えるためのL字鋼等に折損及び曲損																																							
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 東、風速 約10m/s、視程 約100m 本故発生場所の東南東方約6kmに位置する下松地域気象観測所における3月5日の観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時</th> <th rowspan="2">降水量 (mm)</th> <th rowspan="2">気温 (°C)</th> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> <tr> <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>05:20</td> <td>0.0</td> <td>7.0</td> <td>東</td> <td>3.3</td> <td>東南東</td> <td>8.5</td> </tr> <tr> <td>05:30</td> <td>1.0</td> <td>6.9</td> <td>東南東</td> <td>3.1</td> <td>東南東</td> <td>6.8</td> </tr> <tr> <td>05:40</td> <td>0.5</td> <td>6.9</td> <td>東</td> <td>4.4</td> <td>東南東</td> <td>9.2</td> </tr> <tr> <td>05:50</td> <td>1.0</td> <td>6.9</td> <td>東</td> <td>4.1</td> <td>東</td> <td>9.2</td> </tr> </tbody> </table> <p>周南市には、3月4日16時11分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。 海象：波高 約0.7m、潮汐 下げ潮の初期 日出時刻：06時36分</p>	時	降水量 (mm)	気温 (°C)	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	05:20	0.0	7.0	東	3.3	東南東	8.5	05:30	1.0	6.9	東南東	3.1	東南東	6.8	05:40	0.5	6.9	東	4.4	東南東	9.2	05:50	1.0	6.9	東	4.1	東	9.2
時	降水量 (mm)				気温 (°C)	平均		最大瞬間																																
		風向	風速 (m/s)	風向		風速 (m/s)																																		
05:20	0.0	7.0	東	3.3	東南東	8.5																																		
05:30	1.0	6.9	東南東	3.1	東南東	6.8																																		
05:40	0.5	6.9	東	4.4	東南東	9.2																																		
05:50	1.0	6.9	東	4.1	東	9.2																																		
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、船長が単独で操船に当たり、東南東方に延びるSBT1号出荷棧橋（以下「本件棧橋」という。）に入船左舷着けで着棧した状態から離棧させた後、本件棧橋東方沖の回頭が容易に行える広い海域まで後進させようとしていた。</p> <p>船長は、いつものように左舷船首部のスプリングラインを残した状態で、左舵70°を取って主機を前進運転とし、バウスラスターを使用して本件棧橋から左舷船首部を約5m、左舷船尾部を約12m離し</p>																																							

た後、船首部配置にしていた航海士にスプリングラインを放すよう指示し、舵を中央に戻し、主機を後進運転とした。

本船は、後進を開始したとき、東風の影響で西方に圧流されて本件棧橋に接近する状況となったので、船長が、右回頭をさせて衝突を回避しようと思ひ、主機を前進運転として右舵一杯としたが、左舷船尾部が本件棧橋に衝突した。(図1参照)

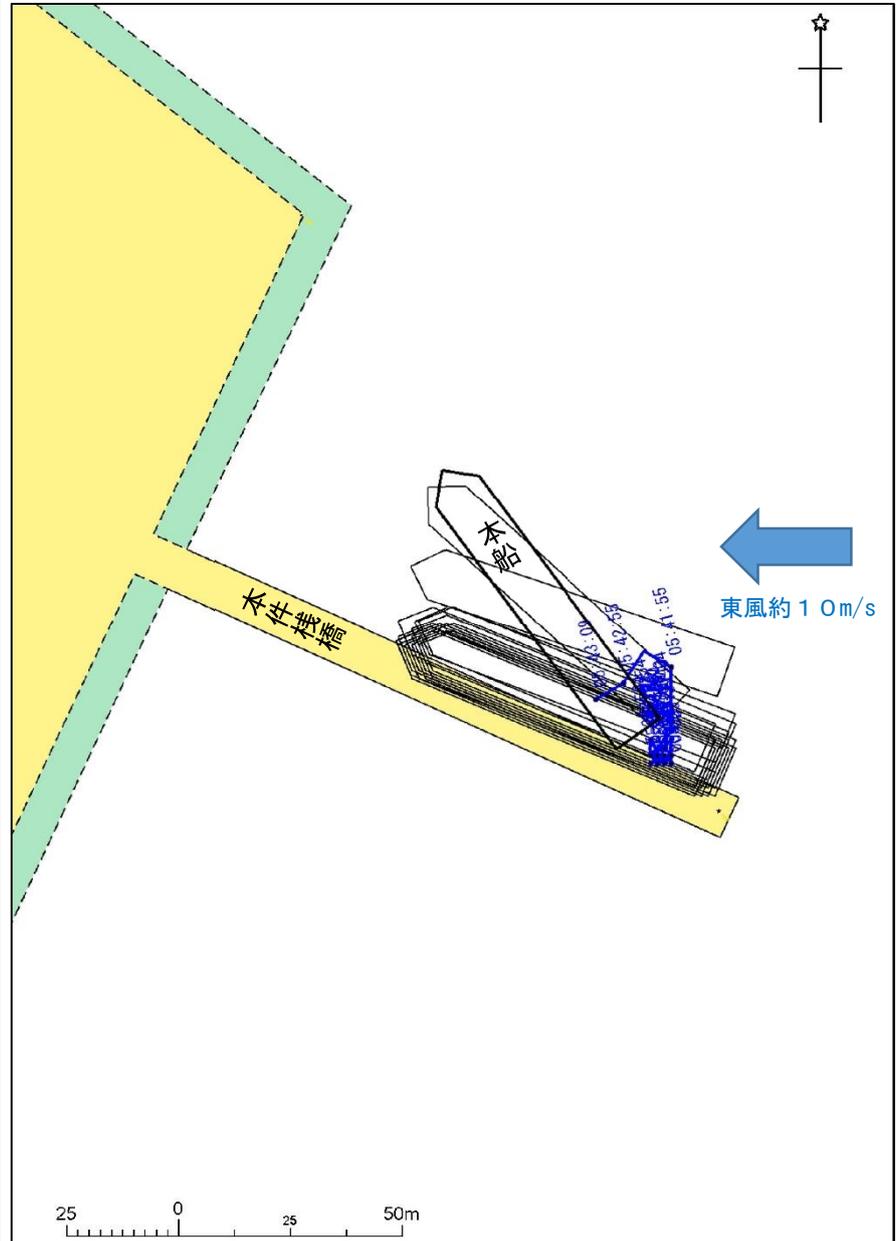


図1 衝突状況図

船長は、A社担当者に本事故発生の連絡を行うとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。

船長は、本船が出航した後に別の船舶が本件棧橋に着棧する予定があると聞いていたので、時間どおりに出航しようと思っていた。

A社の運航基準には、次のことが定められていた。

(発航の可否判断)

	<p>第2条 船長は、発航前に運航の可否判断を行い、港内の気象・海象が次に掲げる条件のいずれかに達していると認められるときは、発航を中止しなければならない。</p> <p>(1)風速が20m/s以上の時</p> <p>(2)波高が2.5m以上の時</p> <p>(3)視程が300m以下の時</p> <p>船長は、東方から約10m/sの風が吹いていたので、本船が西方に圧流されることを考慮し、本船と本件岸壁との距離をもう少し離してから後進を開始していれば良かったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、離棧作業中、船長が、船体と棧橋との離隔距離を十分とらないで後進をかけたことから、風により西方に圧流され、左舷船尾部と本件棧橋とが衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船が出航した後に別の船舶が本件棧橋に着棧する予定があると聞いていたことから、東方から約10m/sの風が吹いている中、運航の可否判断を行い、発航しようとしていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、東方から約10m/sの風が吹いている状況下、本船が、離棧作業中、船長が、船体を棧橋との離隔距離を十分とらないで後進をかけたため、風により西方に圧流され、左舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、後船の有無にかかわらず、運航基準を遵守するよう船長に伝達するとともに、発航の取りやめ等が生じた場合、遅延なく運航管理者等に報告するよう指導を徹底した。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> <li>・船長は、強い風が吹く中、いつもよりも棧橋等からの距離をとるなど、風の影響を考慮した操船を行うこと。</li> <li>・運航者は、風速約10m/sの状況下で本事故が発生したことに鑑み、発航の可否基準の見直しを検討することが望ましい。</li> </ul>