

船舶事故調査報告書

令和6年1月24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5年7月15日 15時51分ごろ
発生場所	京浜港川崎第1区の扇町地区企業専用3号岸壁 川崎東扇島防波堤西灯台から真方位300° 1.9海里付近 (概位 北緯35° 29.8′ 東経139° 43.1′)
事故の概要	石炭運搬船 ^{ジェイピー コスモス} JP COSMOSは、岸壁に係留中、また、貨物船 ^{つぐも} 九十九丸は、離岸作業中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年7月26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 船舶番号、船舶所有者等	A 石炭運搬船 JP COSMOS、7,297トン 140666、J-POWERジェネレーションサービス株式会社、 川崎近海汽船株式会社、株式会社ジェイマリン（船舶借入人） B 貨物船 九十九丸、498トン 143965、明港汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に凹損 B 右舷船尾部ブルワークに凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.2～0.3m、潮汐 上げ潮の末期 川崎市には、令和5年7月14日20時30分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか9人が乗り組み、企業専用3号岸壁に船首を北北西に向けて右舷着けで係留していたところ、B船が衝突した。 船長Aは、本事故の発生を海上保安庁に通報した。 B船は、船長Bほか3人が乗り組み、A船の後方の企業専用2号岸壁に着岸した台船（以下「本件台船」という。）に船首を北北西に向けて右舷着けで係留してカーボン約1,431tを積載し、船長Bが船橋で操船に、他の乗組員が船首尾の配置にそれぞれつき、出港準備作業を開始した。 船長Bは、南西風を左舷船尾方から受ける状況下、船体を本件台船から平行に離す目的で、バウスラストを使用するとともに、係留索（船首スプリングライン）を残した状態で右舵一杯及び主機を極微速力前進とした。 船長Bは、船体が平行に本件台船から約10m離れたところで、主

	<p>機を短時間後進としたが、風により後方へ移動できず、A船との距離を目測して左旋回が可能であると思い、係留索を取り込む指示を出した。</p> <p>B船は、強い風によりB船の船首がA船の船尾に向かって圧流され、バウスラストを左一杯、左舵一杯及び主機を全速力前進とし、左旋回中、B船の右舷船尾がA船の左舷船尾に衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の損傷が運航に影響しないと判断し、A船に航行の継続を伝えるとともに船舶所有会社に本事故の発生を報告し、航行を続けた。</p> <p>船長Bは、出航前、B船の後方の企業専用1号岸壁で離岸作業を行っていた貨物船が南西風に圧流され、同岸壁に接近しながら出航する状況を見て、後進してから旋回するつもりであったが、本事故時、風により後方へ移動できず、A船の船尾から十分に離さないまま、左旋回した。</p> <p>B船の喫水は、船首約3.0m、船尾約4.8mであった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、右舷着けで係留中、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、離岸作業中、南西風を左舷船尾方から受ける状況下、船長Bが、本件台船から約10m離れたところで、A船との距離を目測して左旋回が可能であると思い、係留索を取り込んだことから、風によりA船に向かって圧流され、A船の船尾との間に余裕のある距離を確保することができずに左旋回中、B船の右舷船尾がA船に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が右舷着けで係留中、B船が、離岸作業中、南西風を左舷船尾方から受ける状況下、船長Bが、本件台船から約10m離れたところで、A船との距離を目測して左旋回が可能であると思い、係留索を取り込んだため、風によりA船に向かって圧流され、A船の船尾との間に余裕のある距離を確保することができずに左旋回中、B船の右舷船尾がA船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、強い風を受ける状況下、岸壁の近くで旋回する場合、隣接する岸壁に係留中の他船等との衝突防止のため、他船等との距離を十分確保して操船すること。