

船舶事故調査報告書

令和6年4月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）（1件目の事故） 衝突（岸壁）（2件目の事故）
発生日時	令和5年8月16日 20時04分ごろ（1件目の事故） 令和5年8月16日 20時07分ごろ（2件目の事故）
発生場所	愛知県名古屋港第4区飛島ふ頭W90岸壁 （1件目の事故） 名港西大橋橋梁灯（R6灯）から真方位244°690m付近 （概位 北緯35°02.9′ 東経136°49.9′） （2件目の事故） 名港西大橋橋梁灯（R6灯）から真方位245°690m付近 （概位 北緯35°02.9′ 東経136°49.9′）
事故の概要	（1、2件目の事故） コンテナ船ふたばは、離岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月6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	コンテナ船 ふたば、749トン 142332、向島ドック株式会社（船舶所有者）、株式会社六甲 船舶（船舶借入人、A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）（旧就業範囲）
負傷者	なし
損傷	（1件目の事故） 本船 なし 岸壁 コンクリートに欠損 （2件目の事故） 本船 左舷船首ブルワークに擦過傷 岸壁 コンクリートに欠損、ガントリークレーン橋脚に塗料剝離
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	（1件目の事故） 本船は、船首船橋型のコンテナ船で、2機2軸2舵で可変ピッチプロペラを装備し、船長ほか4人が乗り組み、北北西及び南南東に延びる飛島ふ頭北コンテナターミナルのW90岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を北北西方に向け、入船左舷着けで係留していた。 本船は、入出港時の操船を行う目的で、両舷ウイングで両舷機の操縦ハンドル、両舷の舵角、バウスラストをそれぞれ操作でき、操縦場所の切替えが船橋で行えるようになっていた。

船長は、本事故発生約10日前に乗船し、前任者から約4日間両舷機等を使用する操船方法の引継ぎが行われたが、本船と同型の可変ピッチプロペラを装備した船舶の乗船経験がなく、ウイングに操縦場所がある船舶の経験もないので、同方法に慣れないまま引継ぎが終わった。

本船は、コンテナ101TEUを積載し、船首約2.9m、船尾約3.2mの喫水で、船長が左舷ウイングで操船に、他の乗組員が船首尾の配置にそれぞれつき、出航準備作業を開始した。

船長は、船体を本件岸壁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、係船索（船首スプリングライン）を残した状態で、左舷機の「推進器翼角制御用の操縦ハンドル」（以下「操縦ハンドル」という。）を前進約5ノッチ及び右舷機の操縦ハンドルを前進約2ノッチとした。

船長は、風力5の南風が吹く中、船体が平行に本件岸壁から離れると思っていたが、風により船尾が右方へ圧流され、左舷船首が本件岸壁に接近し、左舷錨が本件岸壁に衝突した。

船長は、前任者に教わった操船方法を行ったが、風の影響を考慮せず、バウスラストを十分効かせる等して本件岸壁から船首を離す操船を行っていなかった。

（2件目の事故）

本船は、衝突の反動及び操船を続けていたことによって船体が本件岸壁から船幅分（約14m）離れ、係留索を放ち、船長が、衝突で焦りを感じ、両舷機の操縦ハンドルを約0ノッチ、バウスラストを中立とし、操縦場所の切替えを行っていたところ、風により船尾が右方へ流され、左舷船首が本件岸壁に接近し、左舷の錨が本件岸壁に、また、左舷船首ブルワークがガントリークレーン橋脚にそれぞれ衝突した。

本船は、衝突の反動によって本件岸壁から離れたとき、本件岸壁と船首尾線との角度が大きくなったので、両舷機の操縦ハンドルを後進5ノッチとして本件岸壁から離れ、反転して広い海域に向かって航行していたところ、船首の配置員が陸上作業員から本件岸壁に戻るよう指示を受けたことを船長に報告し、船長がA社等に本事故の発生を連絡するとともに、海上保安庁に通報を行い、本件岸壁に再着岸した。

船長は、船体が本件岸壁から船幅分離れたところで操縦場所の切替えを行ったが、風の影響を考慮せず、本件岸壁から船体を十分離れた海域で同切替えを行っていなかった。

船長は、約30年間船長経験があり、A社に所属する専任船長が休暇を取るときに交替者として乗船していたが、本船ではこれまでの1軸船の操船経験が生かせず、両舷機の操縦ハンドルを細かく調整する操船方法に慣れずに不安を感じていた。

	<p>船長は、長年勤務するA社で船長経験者の確保に苦勞している状況を察し、また、体調が優れない専任船長を氣遣って言い出せなかったが、引継ぎの延長や自身の操船への不安についてA社に相談すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本船は、離岸作業中、船長が、操船方法に慣れない中、風の影響を考慮せずにバウスラストを使用するとともに、係船索を残した状態で、左舷機の操縦ハンドルを前進約5ノッチ及び右舷機の操縦ハンドルを前進約2ノッチとし、同作業を続けたことから、南風により船尾が右方へ流され、左舷船首が本件岸壁に接近し、左舷錨が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本船は、離岸作業中、船長が、操船方法に慣れない中、衝突の反動等によって船体が本件岸壁から離れたところ、衝突で焦りを感じ、風の影響を考慮せずに両舷機の操縦ハンドルを約0ノッチ、バウスラストを中立とし、操縦場所の切替えを行ったことから、南風により船尾が右方へ流され、左舷船首が本件岸壁に接近し、左舷錨等が本件岸壁等に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>(1件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、離岸作業中、船長が、操船方法に慣れない中、風の影響を考慮せずにバウスラストを使用するとともに、係船索を残した状態で、左舷機の操縦ハンドルを前進約5ノッチ及び右舷機の操縦ハンドルを前進約2ノッチとし、同作業を続けたため、南風により船尾が右方へ流され、左舷船首が本件岸壁に接近し、左舷錨が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>(2件目の事故)</p> <p>本事故は、本船が、離岸作業中、船長が、操船方法に慣れない中、衝突の反動等によって船体が本件岸壁から離れたところ、衝突で焦りを感じ、風の影響を考慮せずに両舷機の操縦ハンドルを約0ノッチ、バウスラストを中立とし、操縦場所の切替えを行ったため、南風により船尾が右方へ流され、左舷船首が本件岸壁に接近し、左舷錨等が本件岸壁等に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、操縦場所を船橋に切替えを行う場合、岸壁から約50m以上離し、周囲の状況を確認した上で切替えを行うことを本船に周知し、また、本船の操船経験がない後任船長を乗船させる場合、引継ぎの中で不安を完全に払拭してから交替を行う措置を採った。</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>

- ・船舶管理会社等は、船長の配乗に当たり、あらかじめ当該船長の技能を的確に判断し、必要に応じて、操船訓練の時間を確保すること。
- ・船長は、自身の経験上操船したことがない構造・性能の船舶に初めて乗船する場合は、あらかじめ訓練を行い、不安を残したまま操船に当たらないこと。

付図1 航行経路図

