

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																											
発生日時	令和5年10月7日 08時14分ごろ																											
発生場所	福井県敦賀市敦賀港 敦賀港金ヶ崎防波堤灯台から真方位130°530m付近 (概位 北緯35°39.7' 東経136°03.7')																											
事故の概要	貨物船SANSTAR DREAMは、出港作業中、着岸中の貨物船やまゆりに衝突した。																											
事故調査の経過	令和5年10月12日、主管調査官（神戸事務所）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 貨物船 SANSTAR DREAM（大韓民国籍）、11,820トン 9105487（IMO番号）、Panstar Enterprise Co.,Ltd. （A社） B 貨物船 やまゆり、498トン 141800、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機 構、大光船舶株式会社																											
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士（商船限定）免状（大韓民国 発給） B 船長B、四級（航海）																											
負傷者	A なし B 軽傷 1人（航海士）																											
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損等 B 右舷船首部ブルワークに曲損等																											
気象・海象	気象：天気 晴れ、視界 良好 本事故発生場所南方約400mに位置する敦賀特別地域気象観測所 における本事故当日の風向風速の観測値は、次のとおりであった。 <table border="1" data-bbox="545 1536 1426 1785"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時:分)</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>08:00</td> <td>北</td> <td>6.2</td> <td>北</td> <td>9.0</td> </tr> <tr> <td>08:10</td> <td>北</td> <td>7.4</td> <td>北</td> <td>9.8</td> </tr> <tr> <td>08:20</td> <td>北</td> <td>6.8</td> <td>北</td> <td>10.7</td> </tr> </tbody> </table> 海象：波高 約0.5m				時刻 (時:分)	平均		最大瞬間		風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	08:00	北	6.2	北	9.0	08:10	北	7.4	北	9.8	08:20	北	6.8	北	10.7
時刻 (時:分)	平均		最大瞬間																									
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)																								
08:00	北	6.2	北	9.0																								
08:10	北	7.4	北	9.8																								
08:20	北	6.8	北	10.7																								
事故の経過	A船は、船長Aほか16人（大韓民国籍7人、フィリピン共和国籍 9人）が乗り組み、船長Aが操船指揮に当たり、船首を東方に向けて 右舷着けで着岸していた敦賀港川崎松栄岸壁（以下「本件岸壁」とい う。）から出港操船を開始した。 A船は、船長Aが主機を極微速力前進、船首尾のスラスターを共に																											

	<p>左舷方一杯として離岸し、左舵を取りながら東北東進していたところ、左舷方から北風を受け、A船の右舷方で船首を西方に向けて本件岸壁に着岸していたB船に向かって圧流された。</p> <p>船長Aは、急いで右舵を取り、キック（舵を取った側と反対方向に船尾が押し出される作用）を効かせてB船との衝突を避けようとしたが間に合わず、A船の右舷船尾部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、離岸開始時、A社の運航基準でタグボートを使用する基準値を超える風速約10～12m/sの北風を認めたが、同様の風が吹いている中、タグボートの支援を受けずに出港した経験があったので、本事故当時も主機及び船首尾のスラスタを使用して出港可能と判断した。</p> <p>B船は、船長Bほか6人が乗り組み、本件岸壁に左舷着けで着岸中、A船が衝突し、船首甲板で整備作業をしていた航海士の1人が衝突の衝撃によりB船の構造物で体を打ち、肋骨打撲を負った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、左舷方から風速約10～12m/sの北風を受ける状況下、船長Aが、主機及び船首尾のスラスタを使用して出港可能と判断し離岸を開始したことから、出港作業中、左舷方から北風を受けて圧流され、本件岸壁に着岸中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時と同様の風が吹いている中、タグボートの支援を受けずに出港した経験があったことから、主機及び船首尾のスラスタを使用して出港可能と判断し離岸を開始したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件岸壁に着岸中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、A船が、左舷方から風速約10～12m/sの北風を受ける状況下、船長Aが、主機及び船首尾のスラスタを使用して出港可能と判断し離岸を開始したため、出港作業中、左舷方から北風を受けて圧流され、本件岸壁に着岸中のB船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・船長は、強風により出港作業中に岸壁や他船に衝突するおそれがある場合には、あらかじめタグボートを手配し、躊躇なく使用する。</li> </ul>