

船舶事故調査報告書

令和6年5月29日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和5年5月30日 16時19分ごろ
発生場所	愛媛県松山市松山港西垣生泊地垣生岸壁 松山港垣生外防波堤北灯台から真方位101°920m付近 （概位 北緯33°49.0′ 東経132°41.6′）
事故の概要	貨物船第七阿州山は、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年9月19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 第七阿州山、499トン
船舶番号、船舶所有者等	143650、阿波海運有限公司
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 球状船首に凹損 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 雨、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、乗組員を入港配置につけ、垣生岸壁に入船左舷着けする目的で、松山港垣生外防波堤北灯台の北方沖を約8.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南南東進していた。（図1参照）</p> <p style="text-align: center;">図1 事故発生経過概略図</p> <p>船長は、松山港垣生外防波堤北灯台の北方沖約350mのところでは機関を中立運転としたのち左転し、減速しながら垣生岸壁の着岸予定場所の北側（以下「本件岸壁」という。）に向け、同岸壁と約85°</p>

	<p>の角度で接近し、右舷船首方の着岸予定場所を見ながら東進していた。</p> <p>船長は、いつもであれば本件岸壁付近で約2knまで減速するところ、着岸予定岸壁に注意が向いていて、本件岸壁が船首方至近となってもふだんどおり減速していないことに気付くのが遅れ、機関を後進にかけて船首のスラスタを左一杯としたものの、球状船首が同岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船をいったん後進させて右回頭し、着岸予定場所に着岸させたが、球状船首の損傷に気付かなかったため、海上保安庁に通報しなかった。</p> <p>船長は、本事故発生の翌日に球状船首に凹損を生じていることに気付いた。</p> <p>船長は、松山港垣生外防波堤北灯台の北方沖約350mのところで機関を中立運転としたつもりであったが、僅かに機関の操縦ハンドルが前進に入っており、減速しなかったのではないかと、本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、垣生岸壁への着岸操船中、船長が右舷船首方の着岸予定場所に注意が向いていたことから、本船がふだんどおり減速していないことに気付くのが遅れ、同岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、機関を中立運転としたつもりであったが、僅かに機関の操縦ハンドルが前進に入っていたことから、本船がふだんどおり減速しなかった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が西垣生岸壁への着岸操船中、船長が右舷船首方の着岸予定場所に注意が向いていたため、本船がふだんどおり減速していないことに気付くのが遅れ、本件岸壁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、着岸のため岸壁に接近する際は、船速が過大にならないよう、自身の感覚のみに頼ることなく速力計を確認しながら操船を行うこと。 ・ 船長は、着岸操船中、機関の操縦ハンドルが意図した位置にあるか、目視で確認すること。 ・ 船長は、航行中、衝突により自船等に損傷を与えた場合、必要な安全措置を採るとともに、速やかに海上保安庁に通報すること。