

船舶事故調査報告書

令和7年2月26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6年8月6日 06時10分ごろ  |
| 発生場所                     | 岡山県倉敷市水島港（水島西公共ふ頭1号岸壁）<br>水島港西1号防波堤灯台から真方位005° 2.4海里付近<br>（概位 北緯34° 30.5′ 東経133° 44.2′）  |
| 事故の概要                    | 自動車専用船JUPITER LEADERは、着岸作業中、岸壁に衝突した。   |
| 事故調査の経過                  | 令和6年8月22日、主管調査官（広島事務所）を指名<br>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<br>船舶番号、船舶所有者等 | 自動車専用船 JUPITER LEADER（パナマ共和国籍）、44,412トン<br>9402756（IMO番号）、CENTENNIAL SHIPPING S.A.   |
| 乗組員等に関する情報               | 船長（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給）<br>水先人、内海水先区二級水先人水先免状   |
| 負傷者                      | なし   |
| 損傷                       | 本船 右舷船尾部外板に擦過傷<br>岸壁 コンクリート部に欠損等   |
| 気象・海象                    | 気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約1～2m/s、視界 良好<br>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期   |
| 事故の経過                    | <p>本船は、船長ほか22人（全員がフィリピン共和国籍）が乗り組み、大阪湾和田岬沖で水先人が乗船し、船長と打合せを行った後、水先人が水先業務を行い、明石海峡航路、備讃瀬戸東航路、備讃瀬戸北航路及び水島航路を航行した後、水島港内の水島西公共ふ頭1号岸壁（以下「本件岸壁」という。）への右舷着けでの着岸作業を行っていた。</p> <p>水先人は、船橋内で2隻のタグボート（以下「タグA」及び「タグB」という。）を使用し、各タグボートに操船の指示をしていた。</p> <p>水先人は、タグAを左舷船首部、タグBを左舷船尾部に配置させ、それぞれタグラインを取らせた。</p> <p>水先人は、本船を本件岸壁の着岸予定位置東方沖を北進で通過させた後、速力を徐々に減じながら左回頭し、約1.5ノットの対地速力で本件岸壁着岸予定位置東方沖100m付近まで接近させた。</p> <p>水先人は、本件岸壁東方沖100m付近で船長Aと共に右舷ウイングに移動し、各タグボートに指示を続けた。</p> <p>水先人は、本船が本件岸壁に対して平行になる姿勢として停止させた後、タグA及びタグBを本船の左舷正横側に移動させ、各タグの船首を本船船体に直接圧着する状態である頭付けとさせた上で、本船が</p> |

本件岸壁に平行のまま接近するよう指示を出し、本件岸壁への接近を開始した。

水先人は、本船右舷が本件岸壁から約50mに接近した際、タグA及びタグBに対し、「頭付けで押せ」と「頭離せ」の指示を繰り返し行い、本件岸壁への接近速度を遅くするとともに、本船の姿勢が本件岸壁との平行を保った状態を維持しながら、本件岸壁への接近を続けた。

水先人は、本船右舷が本件岸壁から約5mに接近した際、本船をほぼ停止させ、本船が本件岸壁に対して平行姿勢を維持できていたので、そのまま各タグに頭付けで本件岸壁方向に押すように指示した。

(図1 参照)

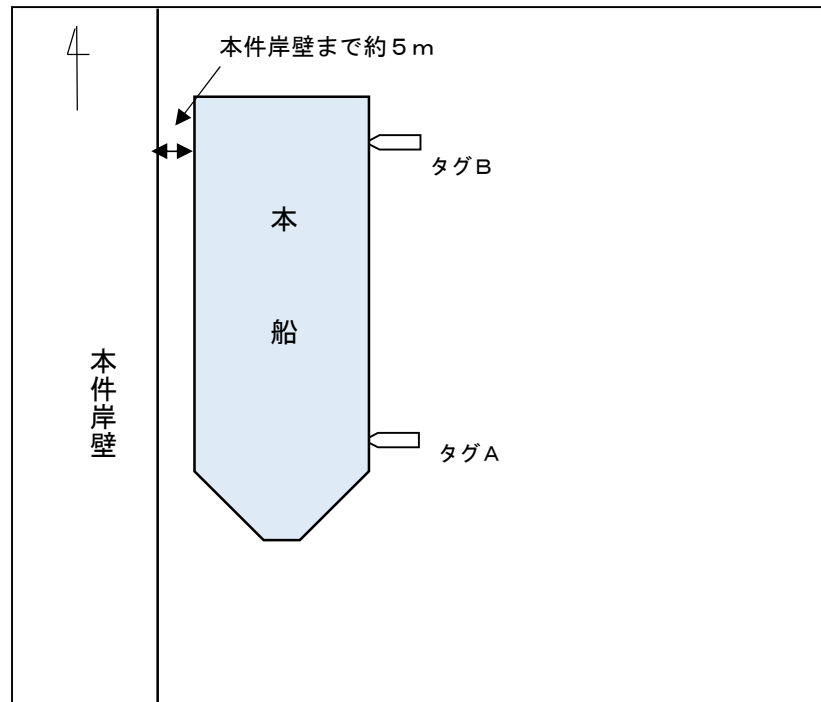


図1 本船への各タグの頭付け状況 (概要)

本船は、各タグの頭付けで押されたことにより、そのまま本件岸壁に着岸したところ、船尾が船首に比べて早く本件岸壁に設置された防舷材まで到達し、その際、防舷材が反発したことで船尾が少し本件岸壁から離れた。

水先人は、目視では、平行状態が維持できていると思っていたが、船尾が本件岸壁から少し離れたので、タグBに対し、船尾を更に押し込むことで着岸状態を維持するよう指示し、タグBに船尾を押し込ませた。(図2 参照)

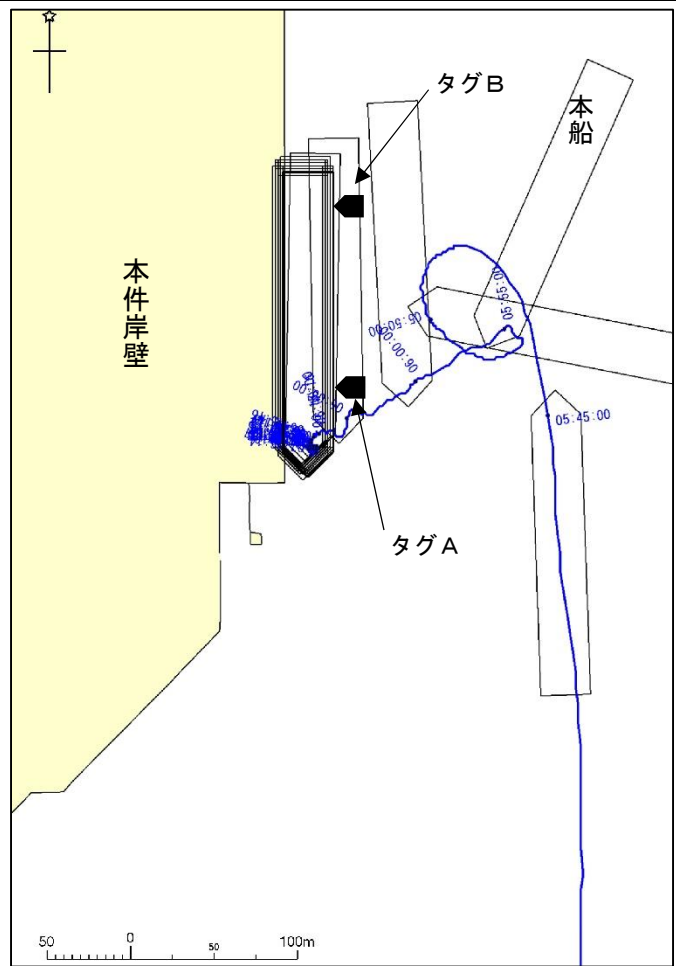


図2 航行経路図

本件岸壁上で綱取作業を行っていた作業員は、本船の係留作業の途中で本件岸壁と本船右舷外板に損傷が生じていることに気付いたので、水先人及び本船乗組員に連絡した。

水先人は、各タグの押し込みにより本船を本件岸壁に着岸させた後、船尾側の本件岸壁上のコンクリートの欠損及び本船船体の塗装の剝離を伴う擦過傷が生じている旨の連絡を受け、本船が本件岸壁に衝突したことを知った。(写真1、図3参照)

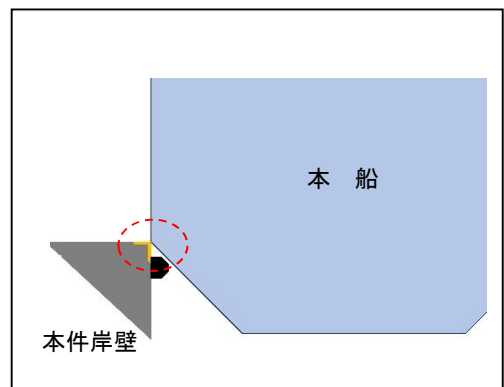
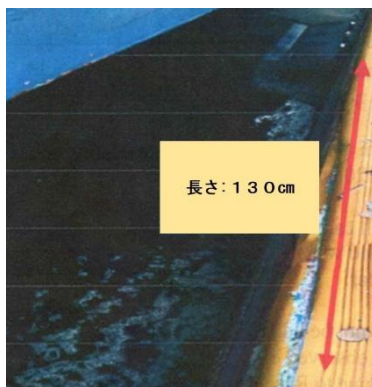


写真1 船体と岸壁の衝突場所

図3 衝突場所の概位

(写真1：船長が事故発生後に作成したレポートから引用)

|                     |  |
|---------------------|--|
|                     | <p>水先人及び水先人の隣に立ち着岸作業を確認していた船長は、衝突による衝撃を感じなかったため、着岸操船中に衝突したことに気付かなかった。</p> <p>水先人及び船長は、係留作業が終わった後、本船船上から本件岸壁に移動し、船体及び本件岸壁の損傷状況を確認した。</p> <p>水先人は、代理店に本事故の発生を連絡し、代理店から港湾管理者である岡山県水島港湾事務所に本事故発生への報告が行われ、海上保安庁には港湾管理者が通報した。</p> <p>水先人は、本船と本件岸壁との距離が約5mとなってから、各タグに頭付けで本件岸壁と平行姿勢を保ったまま押させたが、船尾が船首に比べて早く着岸したため、本件岸壁の防舷材に強く当たり、この結果、防舷材の反発で船尾が本件岸壁から離れたと本事故後に思った。</p> <p>水先人は、本件岸壁に船体を着岸させた際、タグBに船尾付近の本件岸壁の防舷材の反発による反動を強く押し込むことはせず、時間をかけて、静かに抑え込ませて本件岸壁との平行姿勢を整えた上で、着岸し直すべきであったと本事故後に思った。</p> <p>本船乗組員及び本件岸壁上で綱取作業を行っていた作業員のうち、本事故発生瞬間を見ていた者はいなかった。</p> |
| <p><b>分析</b></p>    | <p>本船は、本件岸壁においてタグボートを使用して右舷着けで着岸作業中、水先人が、本件岸壁に対して平行状態を保って接近させていたものの、着岸の反動で船尾が本件岸壁から離れ、タグボートを用いて船尾を本件岸壁側に押し込んだことから、右舷船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件岸壁に対して平行状態で接近していたが、船尾が船首よりも早く着岸したことから、着岸直前には平行状態が保てていなかったものと考えられる。</p> <p>本事故に伴う損傷は、最初に船尾が本件岸壁に着岸した際に生じた可能性も考えられるが、水先人、船長を含む乗組員及び本件岸壁上の作業員は、本件岸壁に本船船体が衝突した状況を見ておらず、その状況について明らかにすることはできなかった。</p>  |
| <p><b>原因</b></p>    | <p>本事故は、本船が着岸作業中、水先人が、タグボートを使用して本件岸壁に対して平行状態を保って本船を接近させていたものの、船尾が船首よりも早く着岸し、着岸の反動で船尾が本件岸壁から離れ、タグボートを用いて船尾を本件岸壁側に押し込んだため、右舷船尾部が本件岸壁に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>・水先人は、着岸時、岸壁に設置された防舷材の反発で船体が岸壁から離れた場合、無理に反動を抑え込まず、時間を掛けて着岸の姿勢を整えること。</li> </ul>  |

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・水先人は、着岸作業を行う際、船体の姿勢変化に即応できるよう、船首尾のどちらかの寄り状況を重点的に確認するのではなく、船体全体の姿勢に注意を払うこと。</li></ul> |
|--|---|