

船舶事故調査報告書

令和7年7月9日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（陸上クレーン）
発生日時	令和6年3月5日 08時13分ごろ
発生場所	福山港箕沖地区箕沖－10m岸壁 備中高島港黒土防波堤灯台から真方位273.5°3.1海里（M） 付近 （概位 北緯34°26.1′ 東経133°26.4′）
事故の概要	コンテナ船REFLECTIONは、着岸操船中、陸上クレーンに衝突した後、着岸中のコンテナ船BLOOMING EARTHに衝突した。
事故調査の経過	令和6年3月12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 船舶番号、船舶所有者等	A コンテナ船 BLOOMING EARTH（リベリア共和国籍）、9,972トン 9950519（IMO番号）、CHIJIN SHIPPING S.A. 神原汽船株式会社（船舶管理会社、A社） B コンテナ船 REFLECTION（バハマ国籍）、9,443トン 9291339（IMO番号）、CONTINENT MARITIME S.A. 興徳海運株式会社（船舶管理会社、B社）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） B 船長B（フィリピン共和国籍）、船長免状（フィリピン共和国発給）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に凹損（写真1参照） B 右舷船尾部外板に破口、右舷船首尾部外板に擦過傷 （写真2、3参照） 陸上クレーン 脱輪、脚部に変形等（写真4参照）  A社提供  B社提供 写真1 A船の損傷状況 写真2 B船の損傷状況



写真3 B船の損傷状況



写真4 陸上クレーンの損傷状況

気象・海象

気象：天気 雨、風向 北、風速 約3.3m/s、最大瞬間風速 北北東風 約6.1m/s、視界 良好

風向及び風速は、事故発生場所の西方約9.6Mに位置する福山特別地域気象観測所における08時00分の観測値である。

また、事故発生場所の北北東方約1,170mに位置する民間の気象観測所における3月5日の観測値は、次のとおりであった。

時刻	平均		瞬間		最大	
	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)	風向	風速 (m/s)
08:00	北東	5.9	北北東	6.3	北北東	8.3
08:02	北東	6.3	北北東	9.6	北北東	10.5
08:04	北東	6.7	北北東	4.9	北東	10.2
08:06	北北東	6.8	北北東	6.4	北東	9.0
08:08	北北東	6.6	北北東	6.6	北北東	6.7
08:10	北東	6.6	北東	5.9	東北東	9.7
08:12	北東	6.3	北北東	6.4	北東	8.1
08:14	北東	6.1	北東	5.9	北北東	8.5
08:16	北東	6.2	北東	5.2	北東	10.0
08:18	北東	6.1	北北東	6.3	東北東	6.7
08:20	北東	6.0	北東	5.5	北東	8.6

なお、瞬間の観測値は、観測時刻ちょうどの瞬時値であり、最大の観測値は、計測単位時間1分間の最大値を表示したものである。

海象：潮汐 下げ潮の初期

事故の経過

B船は、船長Bほか16人が乗り組み、‘福山港箕沖地区箕沖-10m岸壁’（以下「本件岸壁」という。）に着岸中のA船の船尾側（北北東側）に船首を南南西に向けて右舷着けで着岸する目的で、船長Bが操船を行い、北北西進しながら本件岸壁に接近した。（図1参照）

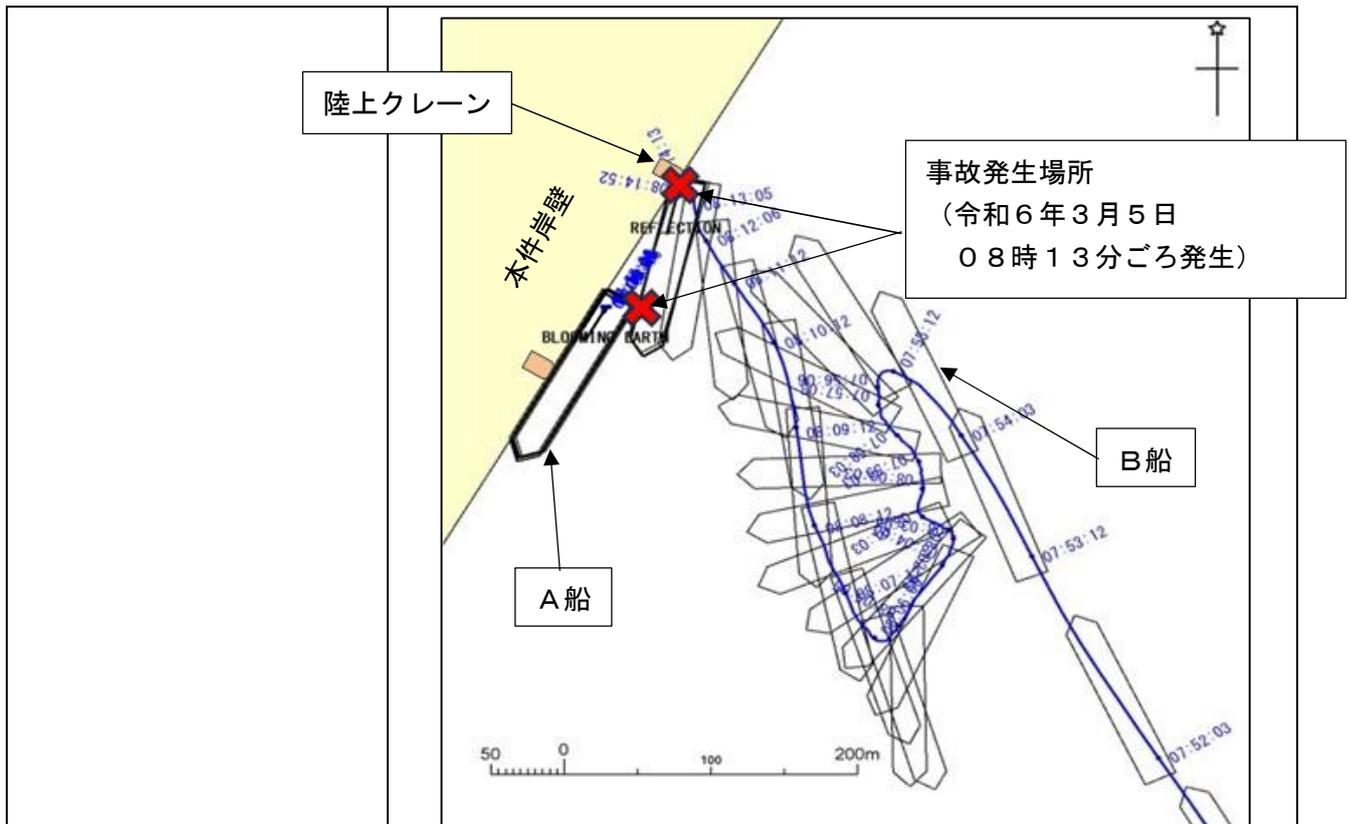


図1 B船の航跡等

船長Bは、天気予報で平均風速が約2～3m/sであり、入港中の平均風速も約6m/sであったので、タグボートの支援を要請しなかった。

B船は、本件岸壁の手前で左回頭して船首を南方に向けた後、約2ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)の微速力後進で北進し、徐々に右回頭しながら本件岸壁に接近した。

B船は、本件岸壁に接近中、約10m/sの北東風を左舷方から受けて本件岸壁側に圧流され、船長Bが、主機を微速力前進とする等したもの、右舷船尾部が本件岸壁に設置された陸上クレーン(以下「本件クレーン」という。)に衝突した。

B船は、本件クレーンに衝突した後、更に圧流されて、右舷船首部がA船の左舷船尾部に衝突した。

船長Aは、海上保安部に本事故発生 of 通報を行った。

船長Bは、着岸後、B船の船舶所有者に本事故発生を報告した。

分析

B船は、平均風速約6m/sの北東風が吹いている状況下、タグボートの支援を受けることなく着岸操船中、約10m/sの北東風を左舷方から受けて、本件岸壁方に圧流されたことから、本件クレーンに衝突し、更に圧流され続けてA船とも衝突したものと考えられる。

船長Bは、天気予報で平均風速が約2～3m/sであり、入港中の平均風速も約6m/sであったことから、タグボートの支援を要請しなかったものと考えられる。

	<p>本事故発生場所付近の民間の気象観測所では、08時00分ごろには最大風速（計測単位時間1分間の最大値）約10m/sが観測されていたことから、船長Bが、B船の風向風速計等で約10m/sの北東風が吹くことが予想できた可能性があるものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、時折強い北東風が吹く状況下、船長Bがタグボートを使用しないまま本件岸壁に着岸しようとしたため、約10m/sの北東風を左舷方から受けて本件岸壁方に圧流され、本件クレーン及び着岸中のA船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・大型船舶の船長は、事前に風向風速等を調査し、必要に応じてタグボートの支援を要請すること。また、離着岸操船中に、突然強い風が吹くことが予想された場合、直ちに離着岸操船を中止し、岸壁から安全な海域まで一旦離れタグボートの支援を要請すること。