

船舶事故調査報告書

令和7年8月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和6年5月12日 20時43分頃
発生場所	北海道函館湾太平洋セメントシーバース第2バース 函館港外太平洋セメントシーバース灯から真方位314°700m 付近 (概位 北緯41°48.4′ 東経140°38.9′)
事故の概要	セメント運搬船パシフィックドリームは、離棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和6年9月20日、主管調査官（函館事務所）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	セメント運搬船 パシフィックドリーム、5,082トン 142178、イースタンマリンシステム株式会社、東海運株式会社（運航者）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部ハンドレールに曲損等 棧橋 第2バース構造物に損傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 8 海象：波高 約1.0m
事故の経過	本船は、船長ほか10人が乗り組み、第2バースに船首を北西に向けて右舷着けした状態で揚げ荷役を終え、風速約10～13m/sの西南西風が吹く状況下、20時30分頃に離棧作業を開始した。 船長は、離棧作業を開始するのに先立ち、寒冷前線が通過することを知っていたので、複数の気象情報を確認した上で、運航者が定めたタグボートの使用基準である風速15m/s以上の風は吹かないと考え、ふだんどおりの操船で離棧できると判断し、タグボートの手配を行っていなかった。（図1参照）

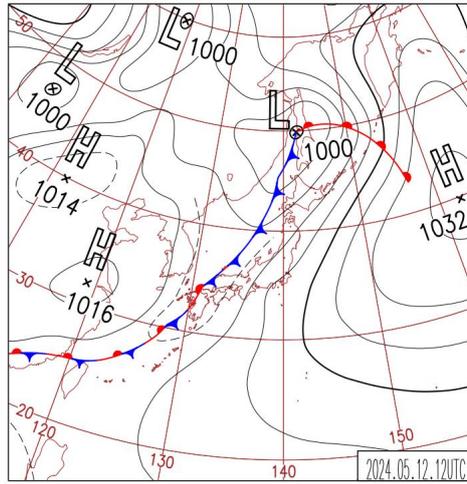


図1 令和6年5月12日21時の天気図
(気象庁ウェブサイトから引用)

船長は、右舷ウイングで操船指揮をとり、甲板員を手動操舵に当たらせ、右舵70°を取って主機を微速力前進とし、バウスラスター（推力約10t）を併用して船尾を第2バースから約70m離れた後、舵を中央として主機を半速力後進とした。

本船は、後進中、風向が南寄りに変わるとともに、風速が約15～21m/sに増勢したことで北方に圧流された。

本船は、船長が、バウスラスターを左舷方向一杯に使用し、主機を全速力後進としたものの、右舷船首部が第2バースに衝突した。(図2参照)

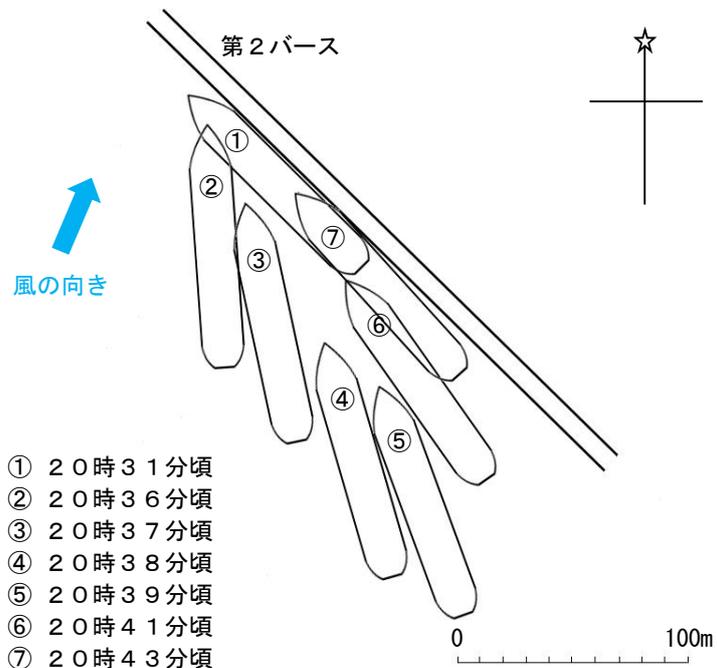


図2 事故発生経過概略図

分析

本船は、風速約10～13m/sの西南西風が吹き、寒冷前線が通過

	<p>する状況下、船長が、第2バースからの離棧に際し、タグボートを使用しなかったことから、風速約15～21m/sの南南西に変化した風を左舷船尾方に受けて船体が北方に圧流され、右舷船首部が第2バースに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、複数の気象情報を確認した上で、本船におけるタグボートの使用基準である風速15m/s以上の風は吹かないと考え、ふだんどおりの操船で離棧できると判断したことから、タグボートの手配を行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、風速約10～13m/sの西南西風が吹き、寒冷前線が通過する状況下、船長が、第2バースからの離棧に際し、タグボートを使用しなかったため、風速約15～21m/sの南南西に変化した風を左舷船尾方に受けて船体が北方に圧流され、右舷船首部が第2バース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"> ・ 船長は、寒冷前線が通過する状況下で離棧作業を行う場合、風向が変化したり風勢が増したりすることがあることを考慮し、タグボートを積極的に使用すること。