

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（岸壁）
発生日時	令和7年2月12日 17時05分頃
発生場所	阪神港大阪第5区 大阪大和川北防波堤灯台から真方位080°770m付近 （概位 北緯34°36.7′ 東経135°24.6′）
事故の概要	貨物船 ^{ファイテムシー フリーダム} VIMC FREEDOMは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和7年2月13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	貨物船 VIMC FREEDOM（ベトナム社会主義共和国籍）、8,216トン
船舶番号、船舶所有者等	9577317（IMO番号）、VIETNAM MARITIME CORPORATION
乗組員等に関する情報	船長（ベトナム社会主義共和国籍）、船長免状（ベトナム社会主義共和国発給）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに破口 岸壁 防舷材に擦過痕
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長ほか21人（全員ベトナム社会主義共和国籍）が乗り組み、空船の状態で、阪神港大阪第5区に所在する南ふ頭J岸壁（以下「本件岸壁」という。）に右舷着けする目的で、左舷船尾方にタグラインを取ってタグボート1隻を伴走させ、本件岸壁南方沖を東進していた。 船長は、航海士を船橋での見張り及びエンジンテレグラフによる機関操作に、甲板手を操舵スタンドによる操舵に当たらせながら操船指揮をとり、本件岸壁が近づいてきたので、自身は本船と本件岸壁との距離を目視で確認できるよう船橋内から右ウイングに移動した。 （図1、写真1 参照）

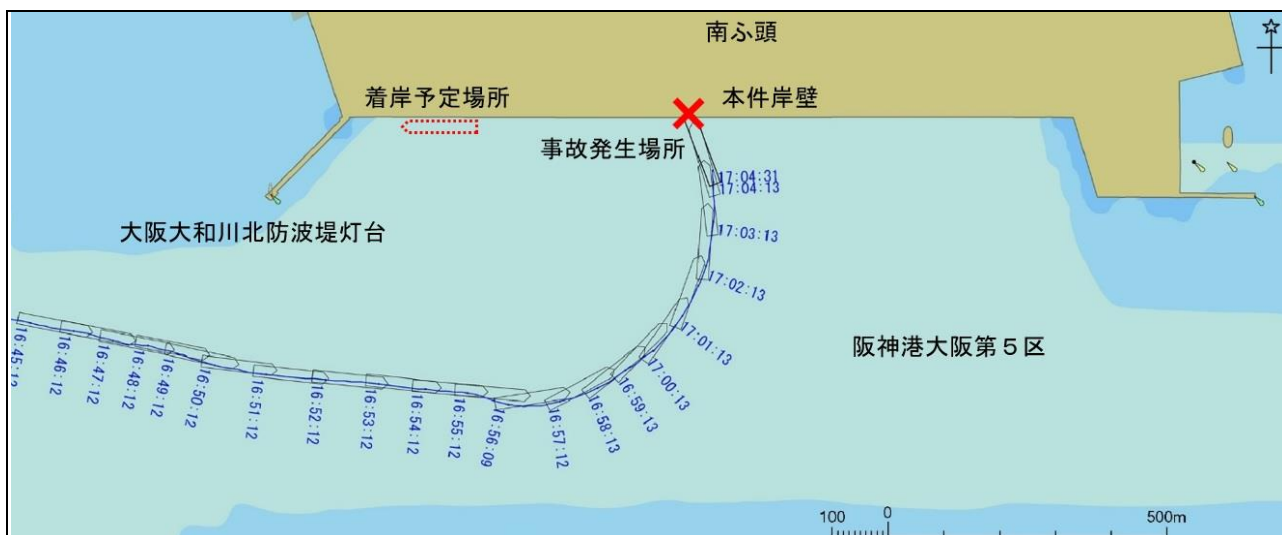


図 1 航行経路図



写真 1 乗組員の配置場所

船長は、本船を左舵 30° で東進の状態から北東進とし、左舵 10° まで戻して北進とし、本件岸壁に接近した後、船首端から本件岸壁まで 200m となった地点で再び左舵 30° で北西進とし、タグボートに本船の左舷側を押させて、右舷着けすることとした。

船長は、本船が着岸予定場所の南南東方沖 500m 付近に達した頃、甲板手に左舵 30° を指示して左転を始め、着岸予定場所の南東方沖 500m 付近で、甲板手に左舵 10° を指示するとともに航海士に機関停止を指示し、本船を対地速力約 $2\sim3$ ノット(kn)の前進行きあしで北進させ始めた。

船長は、電子海図情報表示装置(ECDIS)の可変距離環(VRM)で計測した本船から本件岸壁までの距離を航海士に口頭で随時報告させていたが、ECDIS上の物標までの距離は、船橋から物標までの距離であることは理解していたので、航海士が報告した距離から、船橋から船首端までの距離(約 110m)を差し引き、船首端か

	ら本件岸壁までの距離を把握していた。 航海士は、北進開始後から、本船から本件岸壁までの距離を船長に随時報告していたところ、「本件岸壁まで１９０ｍ」と報告した後も船長が左舵３０°を指示しなかったので不安を感じ、「船首端から本件岸壁まで８０ｍ」と再度報告した。 船長は、航海士から報告される距離を聞きながら、着岸後の業務について考え事をしていたところ、航海士から「船首端から本件岸壁まで８０ｍ」との報告を受け、自身が、航海士が報告したＥＣＤＩＳ上の本件岸壁までの距離から、船橋から船首端までの距離を差し引くのを忘れており、本船が本件岸壁に接近し過ぎていることに気付いた。 船長は、本件岸壁への衝突の危険を感じ、甲板手に左舵３０°及び航海士に機関後進を指示するとともにタグボートに後方に引くよう指示したものの、本船のバルバスバウが本件岸壁に衝突した。 本船は、一旦後進した後、本件岸壁に右舷着けし、乗組員が本船及び本件岸壁の損傷状況を確認した。 本件岸壁で待機していた代理店担当者は、本事故の発生を目撃し、海上保安庁に通報した。 船長は、本件岸壁に本船を着岸させるのは初めてであった。 航海士は、船長と約３か月間本船に乗り組んでおり、船長との意思疎通は良好であったが、これまで、自身が報告したＥＣＤＩＳ上の物標までの距離から、船橋から船首端までの距離を差し引くのは船長の仕事であったので、本件岸壁への衝突の危険を感じるまで、船首端から本件岸壁までの距離を船長に進言しなかった。 （付表１ 本船のＡＩＳ記録（抜粋）、付表２ 本船のＶＤＲによる舵角及びエンジンテレグラフの記録（抜粋） 参照）
分析	本船は、本件岸壁への着岸作業中、船長が、着岸後の業務について考え事をしており、操船に意識を集中していなかったことから、航海士が報告したＥＣＤＩＳ上の本件岸壁までの距離から、船橋から船首端までの距離を差し引くのを忘れて本件岸壁に接近し過ぎていることに気付くのが遅れ、左舵を取って機関を後進としたものの、本件岸壁に衝突したものと考えられる。 航海士は、これまで、自身が報告したＥＣＤＩＳ上の物標までの距離から、船橋から船首端までの距離を差し引くのは船長の仕事であったことから、本件岸壁への衝突の危険を感じるまで、船首端から本件岸壁までの距離を船長に進言しなかったものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、着岸作業中、船長が、着岸後の業務について考え事をしており、操船に意識を集中していなかったため、本件岸壁に接近し過ぎている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。
再発防止策	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。 ・船長は、着岸作業中、考え事をせずに操船に意識を集中すること。 ・乗組員は、自身より上位の者が操船指揮をとっている場合であっても、危険や疑義を感じた際は、躊躇^{ちゅうちゅう}することなく余裕のある時機に速やかに進言すること。
--	--

付表１ 本船のＡＩＳ記録（抜粋）

時刻 時：分：秒	船 位 ※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北 緯 (° ′ ″)	東 経 (° ′ ″)			
16:55:03	34-36-27.5	135-24-18.2	096	095	2.4
16:56:03	34-36-26.8	135-24-21.2	104	083	2.7
16:57:05	34-36-26.9	135-24-24.8	083	064	2.7
16:57:31	34-36-27.1	135-24-26.0	076	058	2.5
16:58:31	34-36-28.0	135-24-28.5	065	049	2.0
16:59:41	34-36-29.2	135-24-30.7	054	041	1.7
17:00:31	34-36-30.4	135-24-32.3	049	031	2.3
17:01:02	34-36-31.5	135-24-33.4	041	023	2.7
17:01:52	34-36-33.8	135-24-35.0	027	009	3.1
17:02:31	34-36-35.6	135-24-35.7	016	000	2.8
17:03:13	34-36-37.4	135-24-36.0	007	353	2.5
17:03:41	34-36-38.5	135-24-36.1	002	348	2.3
17:04:13	34-36-39.7	135-24-36.0	358	343	2.1
17:04:53	34-36-41.2	135-24-36.1	008	330	2.1
17:05:12	34-36-41.4	135-24-36.7	040	318	1.4

※船位は、船橋上方に設置されたＧＰＳアンテナの位置であり、ＧＰＳアンテナの位置は、船首端から約１１３ｍ、船尾端から約２４ｍ、左舷端から約１５ｍ、右舷端から約６ｍであった。また、対地針路は真方位である。

付表２ 本船のＶＤＲによる舵角及びエンジンテレグラフの記録（抜粋）

時刻 時：分：秒	舵角 (°)	エンジンテレグラフ
16:50:59		DEAD SLOW AHEAD
16:51:47		STOP ENGINE
16:54:15	0	
16:54:43	左舵 30.3	
16:55:01		DEAD SLOW AHEAD
16:56:15	左舵 10.6	
16:56:30		STOP ENGINE

16:56:46	左舵 20.3	
16:59:36		DEAD SLOW AHEAD
17:00:07	左舵 10.5	
17:01:44		STOP ENGINE
17:02:59	左舵 11.4	
17:03:00	左舵 20.2	
17:04:05	左舵 22.7	
17:04:06	左舵 30.3	
17:04:15		DEAD SLOW ASTERN
17:04:34		SLOW ASTERN