

船舶事故調査報告書

令和7年12月17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4月19日 02時00分頃
発生場所	大分県大分市大分港大在公共ふ頭北端 大分港大在泊地中防波堤西灯台から真方位148°950m付近 （概位 北緯33°15.2′ 東経131°44.6′）
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船さんふらわあ はかたは、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年6月18日、主管調査官（門司事務所）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	ロールオン・ロールオフ貨物船 さんふらわあ はかた、10,507 トン 137053、春山海運株式会社、東洋商船株式会社（船舶借入 人、A社）
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 左舷船尾部に擦過傷 岸壁 コンクリートに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	(1) 本船の出航から本件岸壁北東方で左回頭を開始するまで 本船は、船長ほか13人が乗り組み、車両113台及びシャーシ148台を積載して福岡県福岡市博多港を出航し、大分港大在公共ふ頭第15号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向けて航行していた。 船長は、自ら操舵に当たり、機関長を主機遠隔操縦ハンドルの操作に当たらせ、中防波堤の北方で西風約8～10m/sであることを風向風速計で確認した。 船長は、ふだん本件岸壁北東方で本船を左回頭させ、船首を本件岸壁と平行になるよう北北西に向けてから後進させ、出船左舷着けで着岸させていたが、西風により東方へ圧流されることを考慮し、ふだんの左回頭位置よりも西側で左回頭することとした。 （図1参照）

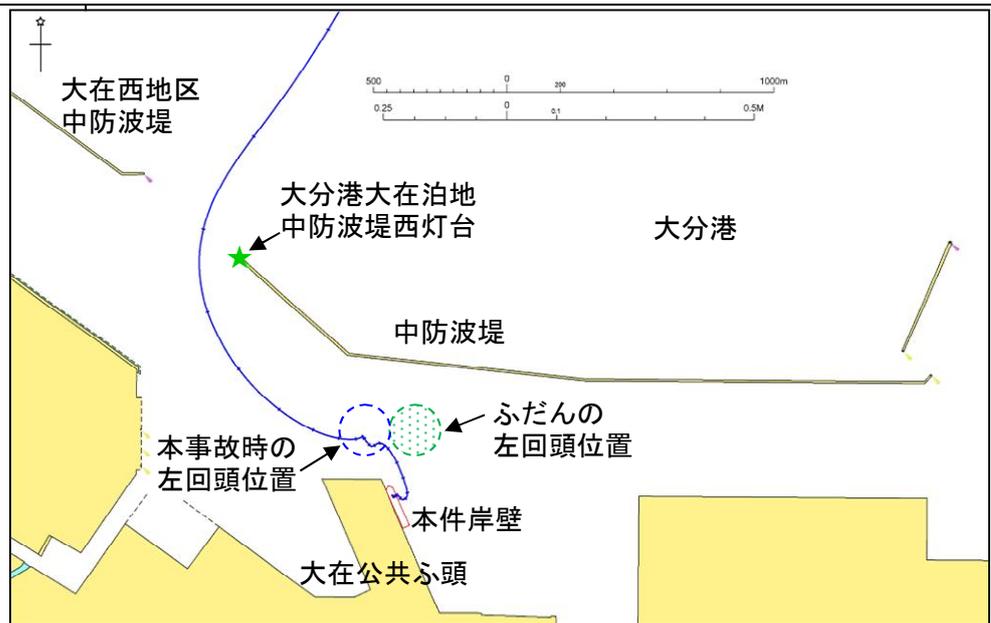


図1 事故発生経過概略図

(2) 本船の左回頭開始から本件岸壁北端への衝突まで

本船は、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で大在西地区中防波堤と中防波堤の間を通過後、徐々に本件岸壁に向け左転を開始した。

本船は、大在公共ふ頭の北方に差し掛かる頃、約6knの速力で主機を中立とし、本件岸壁に後進で進入するために、前進行きあしを利用しながら、その場で左回頭を開始した。

船長は、左舷ウイング(船橋の両舷に張り出している区画)に移動し、遠隔操舵用ダイヤルを使用して、舵及びスラスタを操作した。

船長は、船首がほぼ北方を向いた頃、船尾配置の航海士に本件岸壁北端との距離を確認し、船尾から本件岸壁北端まで約30mであるとの報告を受けた。

船長は、左舷ウイングにある簡易的な船位表示装置(以下「本件表示装置」という。)に本船の速力が0.8knと表示されており、前進行きあしを維持しながら左回頭を開始した際に主機を中立にしていたので、前進行きあしが残っていると思っていた。

船長は、本船が西風を受けて東方に圧流されながらも、船尾と本件岸壁北端までの距離約30mを保ったまま、本船が本件岸壁の東側に移動していくと思い、船橋内に設置されたECDIS(電子海図情報表示装置)や風向風速計により、本船の圧流状況を確認しなかった。

船長は、その後航海士から、船尾と本件岸壁北端までの距離の報告を受けていたところ、約15mとの報告を受けた際、本船が前進行きあしではなく、後進行きあしとなっていることに気付

き、主機を微速前進としたが、本船の左舷船尾部が本件岸壁北端に衝突した。(図2参照)

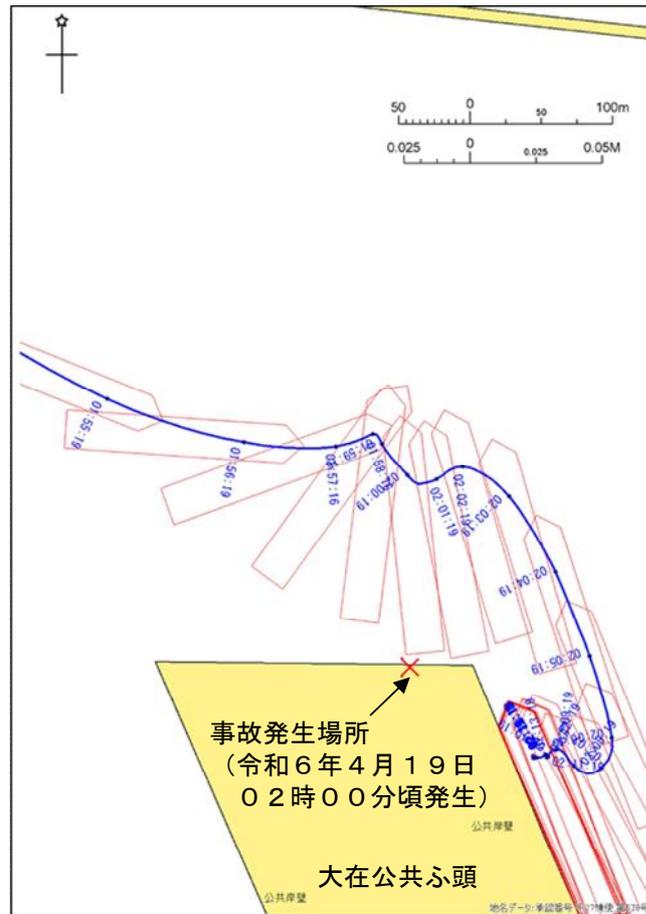


図2 事故発生経過概要図(拡大図)

(3) 本件岸壁衝突後の状況

船長は、乗組員に負傷のないこと及び本船の損傷状況を確認後、本船を本件岸壁に着岸させた。

船長は、本船の着岸後、本事故の発生をA社担当者に報告し、A社担当者は海上保安庁に通報した。

船長は、本船の着岸後、風向風速計で北西約9m/sであることを確認した。

(4) 本件表示装置の状況

本件表示装置は、船橋内に設置されたECDISとは異なる後付けの装置であり、速力表示は、前後左右など移動方向の区別がなく、また、海岸線等は表示されるものの、地形の詳細は表示されないものであったので、船長は、速力表示を確認する程度にしかなかった。

分析

本船は、風向が西から北西に変わっている状況下、着岸のために本件岸壁に接近中、主機を中立とし、前進行きあしを維持しながら左回頭を開始した際、船長が、船橋内のECDISや風向風速計により、本件岸壁への圧流状況を確認しなかったことから、本船が北西風によ

	<p>り本件岸壁に向けて圧流されていることに気付くのが遅れ、左舷船尾部が本件岸壁北端に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、次のことから、船橋内のECDISや風向風速計により、本船の本件岸壁への圧流状況を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>a 主機を中立として左回頭を終了した時点で、0.8knの前進行きあしが残っていると思っていたこと。</p> <p>b 西風によって、約30mの距離を保ちながら本件岸壁の東側へ圧流されていくと思っていたこと。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、風向が西から北西に変わっている状況下、本船が着岸のために本件岸壁に接近中、船長が、船橋内のECDISや風向風速計により、本件岸壁への圧流状況を確認しなかったため、本船が北西風により本件岸壁に向けて圧流されていることに気付くのが遅れ、本船の左舷船尾部が本件岸壁北端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、着岸操船時、風向風速の変化を見落とさないよう、適切な間隔で風向風速計を確認すること。 ・船長は、着岸操船時、風向風速が変化する場合に備え、船首や船尾配置の乗組員との連携を密にすること。 ・船舶所有者は、船長がウイングで操船する際に、風向・風速、自船の速力、自船の移動方向に係る情報を得ることができるよう、必要な船内設備を整えることが望ましい。