

船舶事故調査報告書

令和8年1月21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7月19日 15時51分頃
発生場所	三重県 ^{よっかいち} 四日市市四日市港第2ふ頭12号岸壁 四日市港東防波堤南灯台から真方位280°1,600m付近 (概位 北緯34°57.2' 東経136°38.5')
事故の概要	油タンカー ^{すいりゅう} 翠龍は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和7年8月8日、主管調査官（横浜事務所）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
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 右舷船首部外板に破口等、バルバスバウ上端に凹損 岸壁 ゴムフェンダーの脱落、車止めに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、積荷役を終え、船長が操船指揮に当たり、甲板手が操舵につき、四日市港第3ふ頭13号岸壁（以下「本件岸壁」という。）の西側に入船右舷着けするよう同港塩浜地区の岸壁を離岸した。</p> <p>船長は、レーダー等により約2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）表示を見て、塩浜地区西岸とその対面の棧橋との間の狭い水路を早く通過するつもりで主機を半速力前進に増速させ、本船を北北東進させた。</p> <p>船長は、入航船の有無及び本件岸壁等の周囲の状況に意識を向けながら、第2ふ頭東方沖で船首を本件岸壁に向けるつもりで本船を左転させていたところ、レーダー等により約7knの速力表示を見て自分の感覚よりも速いことに気付いて主機を停止し、更に極微速力後進とした。</p> <p>船長は、本船の操船経験から着岸計画書のとおり行きあしを止めることができると思い、主機を極微速力後進としたまま一旦停止する地点に達したが、予定した減速ができずに、同地点を通過した。</p> <p>船長は、本船を十分な減速ができないまま本件岸壁と並行させて、行きあしを止めようと主機を半速力後進とし、本件岸壁東側の着岸船と並んだ頃、船首配置の乗組員から行きあしが速い旨の報告を受け</p>

	<p>た。</p> <p>船長は、本船が着岸船と並ぶ頃までには行きあしを止めるつもりでいたが、思うように減速せず、船首方の第2ふ頭12号岸壁への衝突を避けようと、主機を極微速力前進とし、左舵一杯、バウスラスターを左舷方一杯として本船を左転させたものの、本船の右舷船首部が12号岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船を回頭させ続けて12号岸壁から離れ、本件岸壁に着岸させた後、乗組員に負傷者がいないこと及び損傷状況を確認した上で、本事故の発生をA社等に連絡するとともに、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、本船より大きい船舶を含めて船長経験が4～5年間あり、令和7年5月中旬頃に本船に乗船した。A社の所有船舶では、いずれの岸壁でも問題なく着岸できていたので、自分の感覚のみに頼って操船していた。</p> <p>本船の速力表には、半速力前進で約7knの速力とあった。</p> <p>A社が本船に周知している着岸計画書では、着岸場所から400～650m手前までに約3.5knの速力以下に減速完了、着岸場所から100～300m手前で約1kn以下として一旦停止する基準を遵守するよう記載されていた。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>船長は、本件岸壁へ向けた水路を操船中、本船を増速させた後、入航船の有無及び本件岸壁等の周囲の状況に意識を向けて、レーダー等により速力を確認していなかったことから、着岸計画書の基準よりも速力が速いことに気付くのが遅れたものと考えられる。</p> <p>本船は、その後、着岸操船前の一旦停止する地点で予定した減速ができないまま本件岸壁への接近を続け、船長は、岸壁への衝突を避けようとして、主機を極微速力前進とし、左舵一杯、バウスラスターを左舷方一杯として本船を左転させたものの、本船が12号岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、これまでの操船経験から自分の感覚のみに頼っていずれの岸壁でも問題なく着岸できていたことから、レーダー等により速力を確認していなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、船長が、本件岸壁へ向けた水路を操船中、本船を増速させた後、入航船の有無及び本件岸壁等の周囲の状況に意識を向け、自身の感覚に頼ってレーダー等で速力を確認しなかったため、着岸操船前の一旦停止地点で停止させることができずに本船が本件岸壁に接近し、岸壁への衝突を避けようとして左転させたものの、本船が12号岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、荷役岸壁以外の着岸時も含めて着岸前のミーティングで船長が作成した着岸計画を提示して、減速完了及び一旦停</p>

止の場所等を確認することを所有船舶の全乗組員に周知徹底した。
 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、着岸のため岸壁に接近する際、自身の感覚のみに頼ることなく、レーダー等により速力を確認すること。

付図1 航行経路図

