

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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10月23日 15時16分頃
発生場所	北海道室蘭市室蘭港第1区西3号ふ頭第2岸壁 室蘭港日本製鉄ふとう灯台から真方位213°1,400m付近 （概位 北緯42°20.0′ 東経140°58.2′）
事故の概要	貨物船第三十一進 ^{しんこう} 丸は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年12月2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	貨物船 第三十一進丸、498トン
船舶番号、船舶所有者等	142687、進宏海運株式会社
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 球状船首に凹損 岸壁 防舷材に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、室蘭港第1区日鋼ふ頭第2岸壁において積荷役を終え、天候悪化の予報による一時避難の目的で、同岸壁を離岸し、同区西3号ふ頭第1岸壁（以下「第1岸壁」という。）に向けて北西進した。</p> <p>船長は、操舵室で単独で操船に当たり、乗組員を船首及び船尾にそれぞれ配置し、約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本船を航行させた。</p> <p>船長は、第1岸壁の東方約300m付近で主機を微速力前進とし、その後、西3号ふ頭第2岸壁（以下「第2岸壁」という。）と平行状態にするつもりで右舵を取った。</p> <p>船長は、ふだん、着岸する場合、岸壁の手前までに約2knの速力となるよう減速し、バウスラスターを適宜使用しながら主機を後進として岸壁に平行状態になるよう操船していた。一方、本事故当時、第2岸壁への接近速力がふだんよりも速いと感じたが、積載していた貨物の量が少なかったため、主機を後進とすればすぐに行きあしが止まると思い、ふだんのように十分に減速しなかった。</p> <p>船長は、船首配置の乗組員から「岸壁まで約60m」との無線報告を受けた後、第2岸壁に対して約45°の角度で接近して右舵一杯とし、約20m手前となったところで、バウスラスターを右舷方向一杯に使用したものの効果がなく、急いで主機を全速力後進としたが、本船は</p>

第2岸壁に約3knの速力で衝突した。(図2参照)

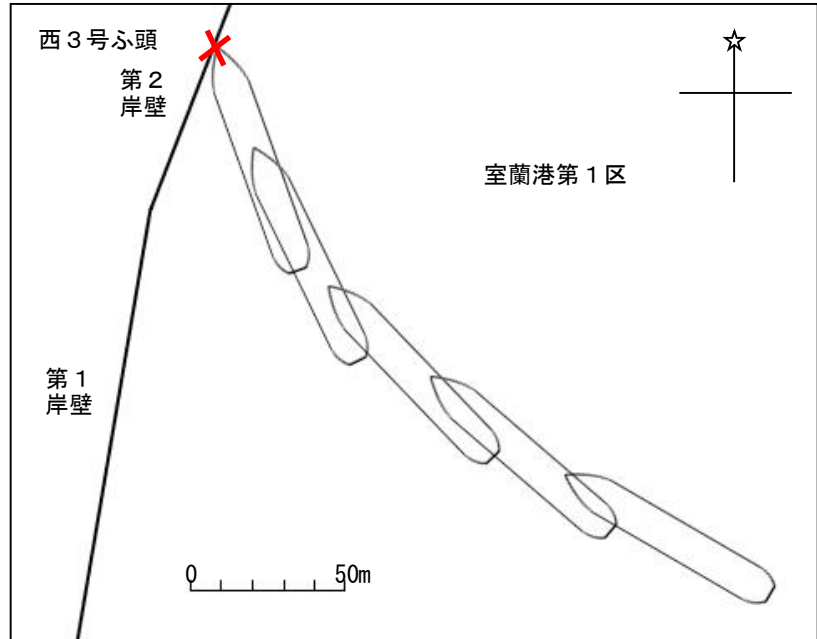


図1 事故発生経過概略図

分析

本船は、着岸操船中、船長が、十分に減速しないまま第2岸壁に接近させたことから、バウスラスターを使用しながら主機を全速力後進としたものの、第2岸壁に衝突したものと考えられる。

船長は、第2岸壁への接近速力がふだんよりも速いと感じたが、積載していた貨物の量が少なかったため、主機を後進にすればすぐに行きあしが止まると思い、十分に減速しなかったものと考えられる。

原因

本事故は、本船の着岸操船中、船長が十分に減速しないまま本船を第2岸壁に接近させたため、バウスラスターを使用しながら主機を全速力後進としたものの、本船が第2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、着岸操船中、自船の積荷の積載状況等を考慮しつつ、安全な操船計画（減速要領、進入針路等）に基づいて慎重に操船に当たること。