

船舶事故調査報告書

令和8年4月22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7年8月8日 14時42分頃
発生場所	京浜港川崎第1区 東京国際空港飛行場灯台から真方位207°1.0海里付近 （概位 北緯35°31.7′ 東経139°45.4′）
事故の概要	液体化学薬品ばら積船第十二興洋丸 ^{こうよう} は、着棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和7年10月27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	液体化学薬品ばら積船 第十二興洋丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	140144、興洋海運株式会社
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 左舷船首部外板に凹損 棧橋 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、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、ターシャリーブチルアルコール約900MT^{*1}を積載し、京浜港川崎第1区の民間企業が所有する棧橋（以下「本件棧橋」という。）での揚げ荷役の目的で、同区の別の民間企業棧橋を出発した。</p> <p>船長は、東に面した本件棧橋に左舷着けしようと、船首を西北西方に向け、主機の操縦レバーを中立として約5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本件棧橋に接近した。</p> <p>船長は、約100m手前で主機の操縦レバーを操作して主機を微速力後進にして約4knの速力に減速した後、本件棧橋の約70m手前で右舷錨を投下した。</p> <p>その後、本船は、約3.8knの速力で本件棧橋に接近し、主機を後進としてバウスラスターを右に一杯としたが右回頭できず、左舷船首部が本件棧橋に衝突した。</p> <p>（図1 参照）</p>

*1 「MT（メトリックトン）」とは、メートル法での質量の単位1MT=1,000kgをいう。

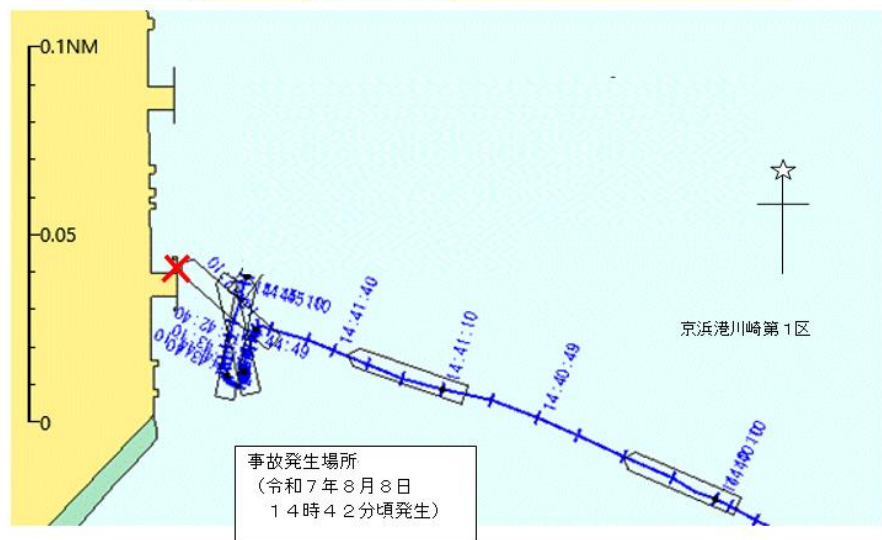


図1 航行経路図

本船は、本件棧橋の損傷状況が確認された後、本件棧橋に着棧した。

船長は、本事故の発生を船舶代理店に連絡した後、船体の損傷状況を確認した。

船長は、本船が満載状態であったが、重量の増加に伴う慣性の増加を考慮せず、ふだんどおりに減速を開始していた。

分析

本船は、積荷を満載して着棧作業中、船長が重量の増加に伴う慣性の増加を考慮した早めの減速開始を行わなかったことから、本件棧橋までに十分減速せず、本件棧橋に衝突したものと考えられる。

船長は、満載状態である本船の慣性がふだんよりも大きいことを考慮していなかったことから、本船の速力が落ちにくいことへの注意が不十分であったものと考えられる。

原因

本事故は、本船が着棧作業中、船長が満載状態の船の慣性の増加を考慮した早めの減速開始を行わなかったため、本船が十分減速せずに本件棧橋に衝突したものと考えられる。

再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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、着栈のため栈橋に接近する際、常に載貨状態による操縦性能の変化を考慮の上、喫水等を確認し、通常よりも早めの段階で減速を開始するなどの慎重な速度調整を行うこと。・ 船長は、事故が発生した場合、速やかに海上保安庁に通報すること。
--------------	---