

船舶事故調査報告書

令和3年3月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年6月27日 09時00分ごろ
発生場所	長崎県対馬市三浦湾漁港緒方地区 折瀬鼻灯台から真方位243°1,680m付近 (概位 北緯34°17.6 東経129°22.6)
事故の概要	油タンカー栄公丸は、離棧作業中、係留中のプレジャーボート第21弘和丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年8月12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	A 油タンカー 栄公丸、320トン 143627、栄公汽船有限会社 B プレジャーボート 第21弘和丸、5トン未満（長さ5.32m） 290-29709福岡、株式会社新出光、弘和輸送株式会社対馬事業所（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部にペンキ剥離 B 右舷船首部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか4人が乗り組み、出船左舷着けで係留していた（三浦湾漁港）緒方地区で離棧作業を始めた。 A 船は、船首尾の係船ロープを離した後、続いて船首を棧橋（以下「本件棧橋」という。）から離す目的で、船長Aが船首を右方に振ろうと思いバウスラストの操作レバーを左方に傾けたところ、船首が左方に振れ、船首で作業にあっていた航海士が手を振り大声で合図を送っているので、バウスラストを左方に操作していることに気付いたが、どうすることもできず、左舷船首方に係留中のB船と衝突した。 船長Aは、以前乗船していた船にはバウスラストがなく、本船でもバウスラストをほとんど使用しておらず、操作に慣れていなかったうえに、離棧作業中は前方を見ながら操船するのでバウスラストの操舵レバーを確認して操作していなかった。 B 船は、無人の状態の本件棧橋の港口側に左舷着けで係留していた。
分析	A 船は、離棧作業中、船長Aが、船首を右方に振ろうと思い、前方

	<p>を見ながらバウスラストの操作レバーを左方に操作したことから、船首が左方に振れ、左舷船首方に係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、以前乗船していた船にはバウスラストがなく、本船でもバウスラストをほとんど使用しておらず、操作に慣れていなかったうえに、前方を見ながらバウスラストの操作を行ったことから、左方に操作していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が離棧作業中、船長Aが、船首を右方に振ろうと思い前方を見ながらバウスラストの操舵レバーを左方に操作したため、船首が左方に振れ、左舷船首方に係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・機器の操作を行う際は、操作の習熟に努め、目視で確認しながら行うこと。 ・操作時には指差呼称を行うことが望ましい。