

船舶事故調査報告書

令和4年9月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（陸上クレーン）
発生日時	令和4年1月11日 16時52分ごろ
発生場所	熊本県長洲町長洲港南東側の船溜まりの岸壁 長洲港北防波堤灯台から真方位131° 1.4海里付近 （概位 北緯32° 54.5′ 東経130° 27.6′）
事故の概要	貨物船東洋丸は、離岸作業中、陸上クレーンに衝突した。
事故調査の経過	令和4年2月18日、主管調査官（長崎事務所）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 東洋丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	143677、東洋海運株式会社
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 後部マストに折損及び曲損 陸上クレーン 角部の補強材に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期 長洲町には、1月10日16時10分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、船首を南西方に向けて出船左舷着けしていた長洲港南東側の船溜まりの岸壁（以下「本件岸壁」という。）から離岸作業を開始した。</p> <p>本件岸壁には、荷役用の陸上クレーンが設置され、同クレーンの架台が本件岸壁から海上に約10m張り出しており、同架台の下方に船体中央の貨物倉が位置するように本船が着岸されていた。</p> <p>船長は、強風注意報が発表されていることを知っており、本件岸壁に吹き寄せる北西風を右舷側から受ける状況下、後部マストが陸上クレーンの架台に接触しないように、本件岸壁から船体を平行に離す目的で、バウスラストを使用するとともに、係留索（船首スプリングライン）を残した状態で左舵一杯及び主機を前進とした。</p> <p>船長は、船体が本件岸壁から平行に船幅分（約12m）離れたところで、主機を中立運転として係留索を取り込んでいた際、北西風が急に強まり、船尾部が本件岸壁に向かって圧流され始めたので、本件岸壁への衝突を避けようと咄嗟に主機を短時間前進としたところ、前進行きあしによって本船の後部マストが海上に張り出した陸上クレーンの架台に衝突した。</p> <p>船長は、北西風が急に強まった際、主機を後進にかけると、一軸右</p>

	<p>回り船の特性で船尾が本件岸壁に向かって振れるので、主機を短時間前進とした。</p> <p>船長は、北西風が強いことを踏まえ、船体を本件岸壁から平行に十分離してから、主機を中立運転として係留索を取り込んでいれば良かったと本事故後に思った。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、離岸作業中、本件岸壁に吹き寄せる北西風を受ける状況下、船長が、船体が本件岸壁から船幅分（約12m）離れた状態で主機を中立運転として係留索を取り込んだことから、風が急に強まった際に船尾部が本件岸壁に向かって圧流され、本件岸壁への衝突を避けようと咄嗟に主機を前進としたところ、後部マストが海上に約10m張り出した陸上クレーンに衝突したものと推定される。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、離岸作業中、本件岸壁に吹き寄せる北西風を受ける状況下、船長が、船体が本件岸壁から船幅分（約12m）離れた状態で主機を中立運転として係留索を取り込んだため、風が急に強まった際に船尾部が本件岸壁に向かって圧流され、咄嗟に主機を前進としたところ、後部マストが海上に約10m張り出した陸上クレーンに衝突したものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、強い風を受ける状況下、海上に張り出した陸上クレーンが設置された岸壁において離岸作業を行う場合、船体と同クレーンから十分に離れてから、主機を中立運転としたり、係留索の取込みを行ったりすること。</li> </ul>