

船舶事故調査報告書

令和5年2月8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4年6月4日 10時30分ごろ
発生場所	伊万里港久原南岸壁 伊万里港釘島防波堤灯台から真方位241°1,560m付近 （概位 北緯33°18.6′ 東経129°49.2′）
事故の概要	貨物船第七明治丸は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年7月19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 第七明治丸、293トン
船舶番号、船舶所有者等	143734、明治海運有限公司
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首部に凹損 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、久原南岸壁の東側の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を西方に向けて入船左舷着けで着岸する目的で、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）から徐々に減速しながら南南西進した。</p> <p>船長は、0.75海里レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させて単独で操船に当たり、ふだんと同様に、目視で岸壁までの距離を確認しながら、本件岸壁の手前約500m（以下「岸壁進入開始場所」という。）に達したら、速力を約5knまで減じた上、主機を中立運転として本件岸壁への進入を開始する予定で航行を続けた。</p> <p>船長は、岸壁進入開始場所まではまだ距離があると思い、約7knの速力で航行中、念のためレーダーを確認したところ、岸壁進入開始場所を通過していることに気づき、急いで主機を中立運転とし、続いて主機を後進としたものの、十分に減速できないまま本件岸壁が迫り、右舵一杯とするなどしたが、本船の球状船首部が本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、伊万里港での着岸経験は複数回あったが、久原南岸壁への着岸は初めてであった。</p> <p>久原南岸壁は、東西方向に延びており、本件岸壁の西側にも岸壁（以下「本件西側岸壁」という。）が続いていた。</p> <p>船長は、本事故当時、正船首方の本件岸壁までの距離が、本件岸壁</p>

	<p>よりも遠くにある右舷船首方の本件西側岸壁までの距離と同じであるように見えていたので、本件岸壁が実際の距離よりも遠くにあるように感じていたと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、着岸作業中、船長が、目測のみで距離を確認しながら航行を続けたことから、本件岸壁が実際の距離よりも遠くにあるように感じた状態で、予定よりも速い速力で岸壁進入開始場所を通過し、その後、レーダーを確認して岸壁進入開始場所を通過したことに気づき、主機を後進とするなどしたものの、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、久原南岸壁への着岸が初めてであり、本件岸壁及び本件岸壁周辺の岸壁との距離感をつかめていない状況下、正船首方の本件岸壁までの距離が、本件岸壁よりも遠くにある右舷船首方の本件西側岸壁までの距離と同じであるように見えたことから、本件岸壁が実際の距離よりも遠くにあるように感じていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、着岸作業中、船長が、目測のみで距離を確認しながら航行を続けたため、本件岸壁が実際の距離よりも遠くにあるように感じた状態で、予定よりも速い速力で岸壁進入開始場所を通過し、本件岸壁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"> <li>・ 船長は、着岸作業中、岸壁までの距離を確認する際、目測のみに頼ることなく、レーダー等の航海計器も使用すること。</li> </ul>