

船舶事故調査報告書

令和5年10月25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5年2月17日 20時35分ごろ
発生場所	長崎県 <small>さいかい</small> 西海市 <small>おお</small> 大島北東岸の岸壁 遠見岳 <small>とよみだけ</small> 三等三角点から真方位180°670m付近 （概位 北緯33°03.3′ 東経129°37.9′）
事故の概要	貨物船おおくに丸は、着岸作業中、陸上クレーンに衝突した。
事故調査の経過	令和5年2月21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 おおくに丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	141887、広洋船舶株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 後部マストの折損等 陸上クレーン なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、日中に大島北東岸の岸壁（以下「本件岸壁」という。）で荷役を行っていたが、途中で荷役が中断され、本件岸壁東方沖で錨泊して待機していた。その後、本船は、夜間に荷役が再開されることとなり、錨泊待機場所を出発した。</p> <p>本件岸壁に着岸するには、西進して進入後、船首を南南西方に向けて右舷着けにする必要があり、本件岸壁の前面海域には、荷役用の陸上クレーン（以下「本件クレーン」という。）の架台が海上に約20m張り出していた。また、本件岸壁への進入海域の北側には、養殖施設（以下「北方養殖施設」という。）が存在していた。</p> <p>船長は、0.75海里（M）レンジとしたレーダー及びGPSプロッターを作動させ、手動操舵で本件岸壁への進入を開始したが、北方養殖施設のレーダー映像を確認できなかったため、船首尾配置の乗組員に北方養殖施設までの距離を報告するように指示し、同距離が約50mとの報告を受けた。</p> <p>船長は、日中に本件岸壁に着岸した際、目視で北方養殖施設との距離を確認しながら、本件岸壁まで約100mの場所で、前進行きあしを止め、左回頭して船体を本件岸壁と平行にしていたが、北方養殖施設のレーダー映像を確認できていない中、同じ場所で左回頭した場合、船尾部が北方養殖施設に接近するおそれがあると考え、前進行きあしを止めて左回頭する時機を遅らせることとした。</p>

	<p>船長は、本件岸壁に近づき、前進行きあしを止めようと主機を後進運転とし、続いて、左舵を取るとともにバウスラストを使用した。本船が、僅かに前進行きあしが残ったまま、左回頭しながら本件クレーンに接近を続け、本船のコンパス甲板上の後部マストが本件クレーンの架台に衝突した。</p> <p>船長は、本船の後部マストが本件クレーンの架台よりも高いことはあらかじめ認識していた。</p> <p>船長は、日中に本件岸壁に着岸した際、船体を本件岸壁と平行にした後、係留索を巻き込みながら、本件クレーンの架台の下方に船体中央の貨物倉が位置するように本船を着岸させており、このとき同架台と後部マストとの水平距離は約15mとなっていた。</p> <p>船長は、夜間に本件岸壁に着岸するのは初めてであった。</p> <p>本件クレーンの架台は、夜間、照明に照らされていた。</p> <p>船長は、夜間に本件岸壁に着岸するに当たり、事前にGPSプロッターに北方養殖施設の位置を入力していなかった。</p> <p>船長は、ふだん、岸壁への進入中、レーダーレンジを0.75又は1.0Mに固定して使用していたが、本事故後、同レンジを0.25Mとしたところ、北方養殖施設の映像を確認することができた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、西進中、船長が、北方養殖施設の正確な位置を確認できていない状態で本件岸壁に進入を続けたことから、船尾部が北方養殖施設に接近することを懸念し、本件岸壁に近づいてから左回頭する操船を行い、前進行きあしが残ったまま、左回頭しながら本件クレーンに向かって接近を続け、後部マストが本件クレーンに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターに北方養殖施設の位置を事前に入力することに加え、レーダーレンジを0.75Mから0.25Mに切り替えることにより、北方養殖施設の正確な位置を確認できたものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、西進中、船長が、北方養殖施設の正確な位置を確認できていない状態で本件岸壁に進入を続けたため、船尾部が北方養殖施設に接近することを懸念し、本件岸壁に近づいてから左回頭する操船を行い、前進行きあしが残ったまま、左回頭しながら本件クレーンに向かって接近を続け、後部マストが本件クレーンに衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船長は、夜間、周囲に養殖施設が存在する岸壁に着岸する場合、事前に養殖施設の位置をGPSプロッターに入力することに加え、レーダーレンジを養殖施設の映像を確認することができる適切なレンジに切り替え、養殖施設の正確な位置を把握した上で岸壁への進入を行うこと。