

船舶事故調査報告書

令和6年2月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 伊藤 裕 康（部会長）
 委員 上野 道 雄
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和5年10月26日 15時23分ごろ
発生場所	長崎県長崎市長崎港 長崎港三菱重工 ^{いんの} 尾岸壁灯台から真方位130° 10m付近 （概位 北緯32° 42.5′ 東経129° 49.8′）
事故の概要	油送船 ^{つぎ} 十一月丸は、西進中、緩やかに左転して岸壁に衝突した。 十一月丸は、船首部外板の破口等を生じ、また、岸壁は、コンクリート部に欠損を生じた。
事故調査の経過	令和5年10月31日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	油送船 十一月丸、496トン 133655、月丸海運株式会社（A社） 64.00m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成6年3月30日
乗組員等に関する情報	船長 71歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和60年3月28日 免状交付年月日 令和元年12月10日 免状有効期間満了日 令和7年5月25日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に破口、球状船首（バルバスバウ）に曲損 岸壁 コンクリート部に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、空船で、令和5年10月26日15時15分ごろ関門港下関区に向け、長崎港第3区の民間企業の専用岸壁に左舷着けされた状態から出航した。 船長は、1.5海里レンジに設定したレーダーを作動させ、操舵スタンドの前に立って単独の船橋当直につき、手動操舵により操船に当たり、本船が専用岸壁を離岸した後、主機を前進運転として右舵約20°～25°取って右回頭させた。

船長は、15時17分ごろ左舵約5°～10°取って船首を安定させ、15時18分ごろ船首が港外に向かう航路の中央付近に向いたので、舵を中央とし、舵輪から手を離して右ウイングに出て、船尾配置を終えてポンプ室出入口付近にいた機関長に、船内電力を発電機（補機）から軸発電機^{*1}へ切り替えるかどうかの確認を行おうと声を掛けた。

機関長は、港外に出るまでは発電機（補機）のまま運転するよう船長に伝え、バラストの調整作業を行う目的でポンプ室に入った。

船長は、15時19分ごろ航海日誌を記入しようと思い、操舵室内に戻り、同室左舷後部の海図台に向かった。

船長は、15時20分ごろ海図台の前で船尾方を向いて立ち、手帳のメモを見ながら航海日誌の記入を始めた。（図1参照）

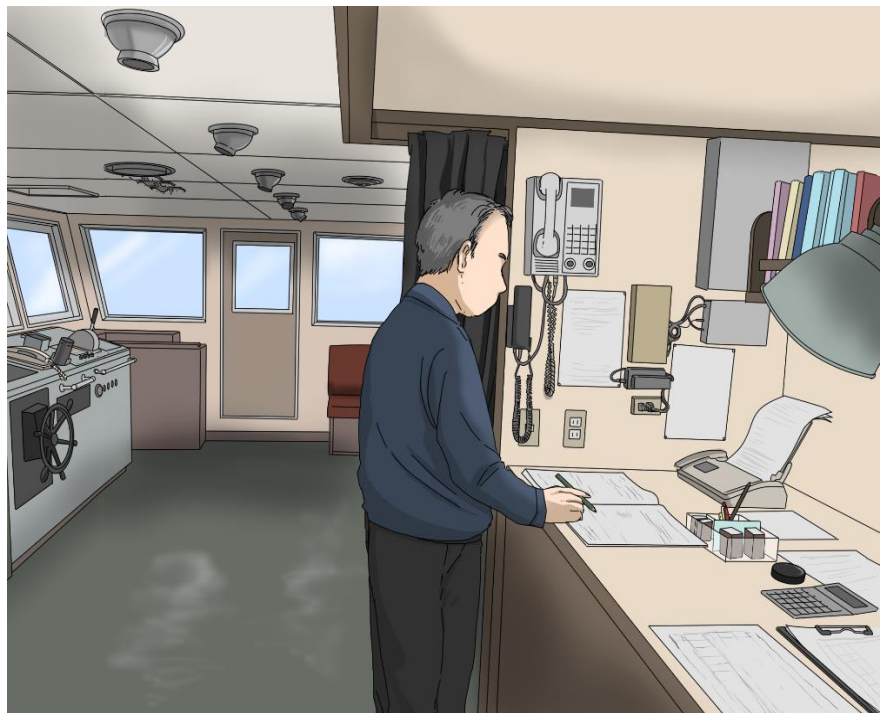


図1 海図台の前で船尾方を向いて立ち、航海日誌を記入する船長（イメージ）

本船は、緩やかに左転しながら徐々に増速し、15時22分ごろ約11ノットの対地速力となった。

機関長は、衝突の約5～6秒前、ポンプ室から出て船首方を見たところ、本船が陸岸に向かって航行していることに気付き、そのことを操舵室の船長に知らせようとして身に付けていた笛を吹いた。

船長は、笛の音を聞いて船首方を振り向いたところ、前面の窓越しに、目前に迫った香焼東3号岸壁（以下「本件岸壁」という。）が見え、慌てて操舵スタンドの前に移動し、主機を中立運転とした後、左

*1 「軸発電機」とは、プロペラを回転させる軸を利用して発電させるシステムで、航海中は、軸発電機だけで船内の電力を賄うことができ、省エネルギー効果が得られる。

舵一杯を取るとともに主機を全速力後進としたが、15時23分ごろ本船の船首部が本件岸壁に衝突した。

船長は、一等航海士、機関長及び甲板長からそれぞれ本船に浸水がない旨の報告を受け、直ちにA社に本事故発生連絡を行うとともに海上保安庁に通報を行った。

本船は、31日運輸局の検査を受けた後、タグボートにえい航されて兵庫県淡路島所在のドックに向かった。

(付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録(抜粋)、写真2 本船、写真3 本船の損傷状況、写真4 本件岸壁の損傷状況 参照)

その他の事項

機関長は、ふだん、荷役中にバラストの調整作業が終了して、出航直後には昇橋していたが、本事故当時、荷役がいつもより短時間で終わったので、同調整作業が荷役中に終わらず、出航後も同調整作業を行っていた。

船長は、ふだんは機関長が昇橋してきた後に、機関長に見張りを行わせて航海日誌の記入を行っていたが、本事故当時、周囲に航行の支障となる他船がおらず、短時間であれば航海日誌の記入を行っても大丈夫と思ったので、機関長の昇橋を待たずに航海日誌の記入を始めた。

船長は、出航操船時、右回頭させた後に左舵を取って船首を安定させ、船首が航路の中央付近に向いたので、舵を中央としたつもりだったが、このときに舵角指示器を確認していなかったため、僅かに左舵が取られた状態であったことに気付かなかったと本事故後に思った。

(写真1 参照)

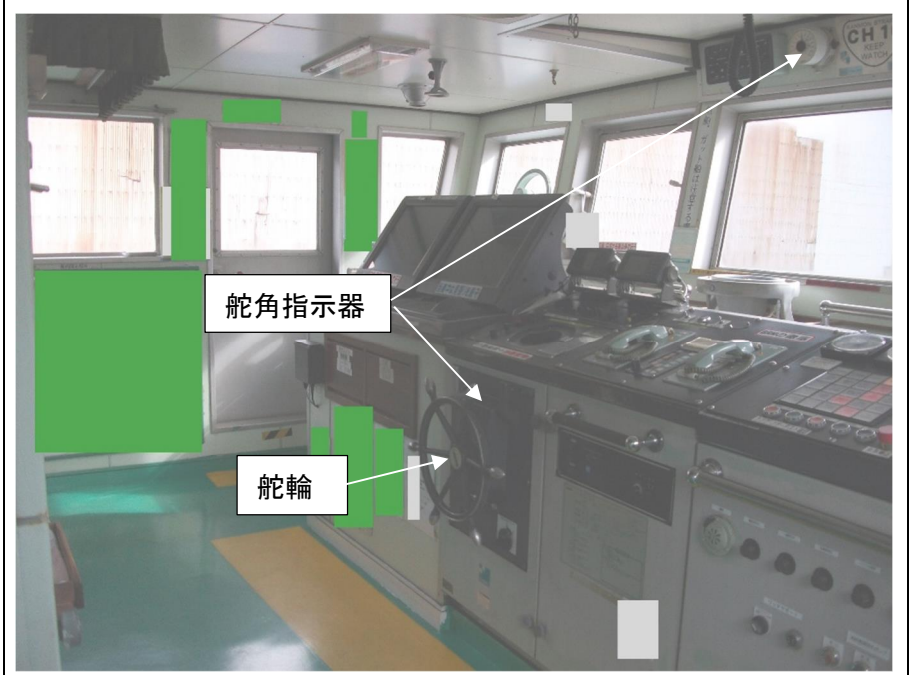
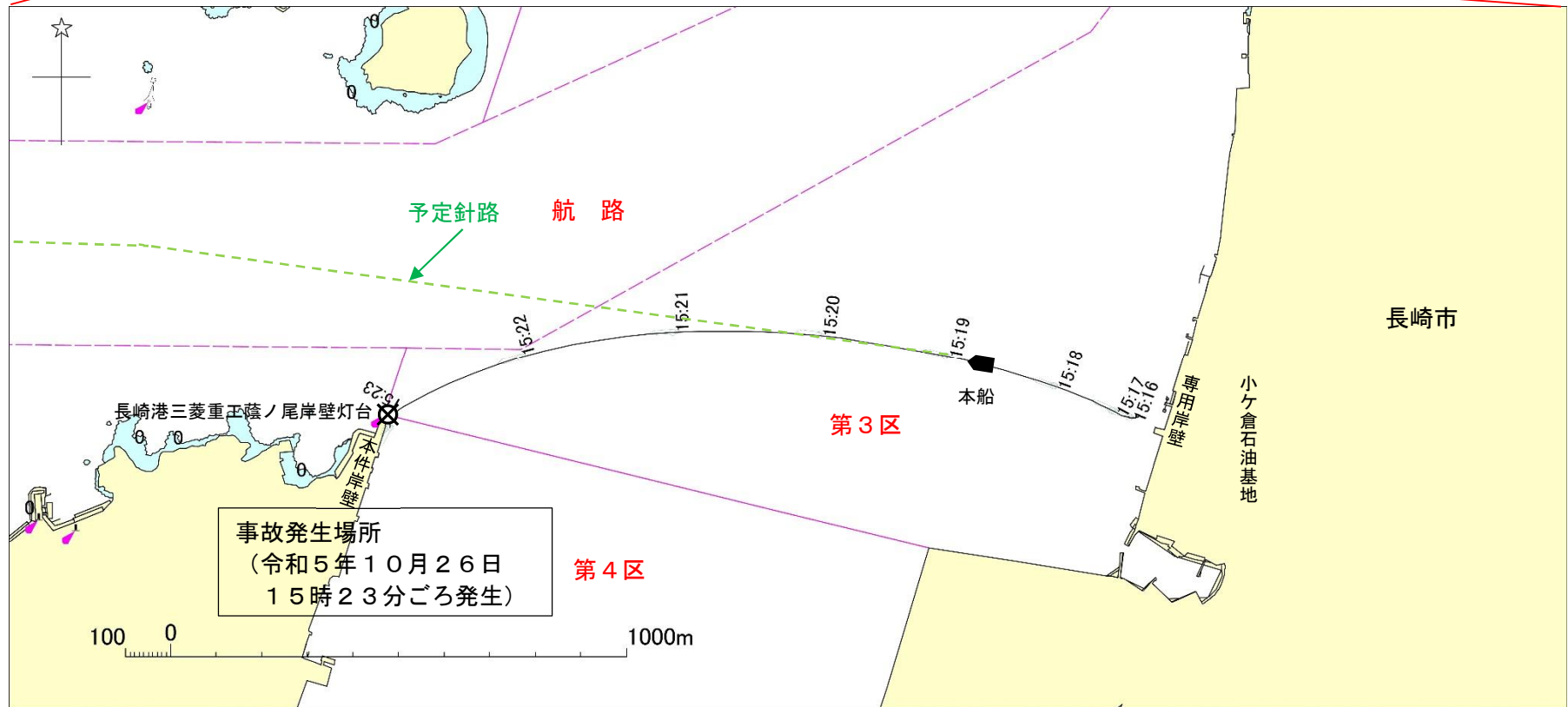
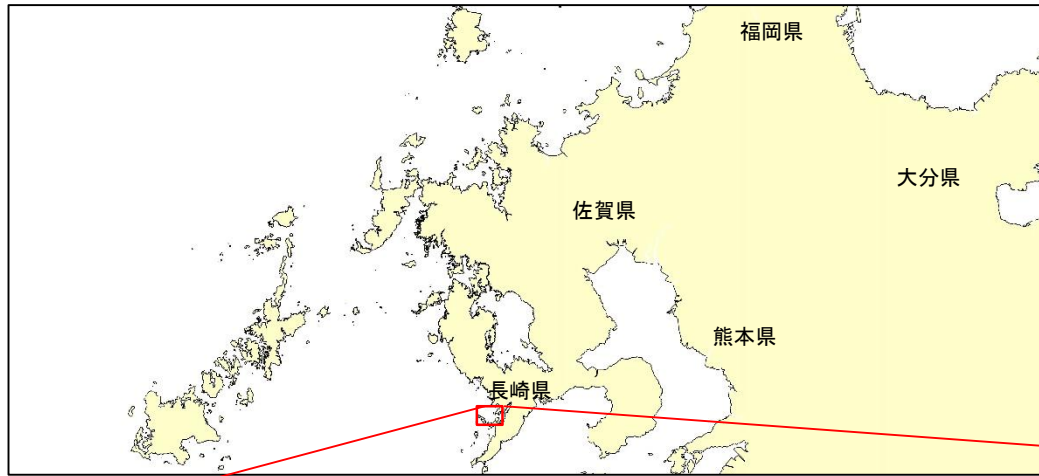


写真1 本船の操舵スタンド
船長は、ふだん、舵を取る際、舵角指示器を見て、舵角を確認する

	<p>ことがほとんどなかった。</p> <p>船長は、右ウイングから操舵室内に戻った際、船首方を確認していなかったため、本件岸壁に向かって本船が緩やかに左転をしていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本事故当時、荷役の開始時刻、同終了時刻、発航前点検時刻及び出航時刻を手帳にメモしており、航海日誌にその各時刻の記入を行ったが、16時00分ごろ一等航海士と船橋当直を交代する予定だったので、次直が昇橋して船橋当直を引き継いだ後に行えば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、長崎港第3区を航路に向けて手動操舵で西進中、単独で船橋当直中の船長が、航海日誌を記入しようと思い、操舵室左舷後部の海図台の前で、船尾方を向いて航海日誌の記入を行いながら航行を続けたことから、緩やかに左転して本件岸壁に向かっていることに気付かず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、専用岸壁を離岸した後、主機を前進運転として右回頭し、左舵を取って船首を安定させた後、舵を中央に戻したつもりが、舵角指示器により舵角を確認していなかったことから、僅かに左舵が取られた状態であったことに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだんは機関長が昇橋してきた後に、機関長に見張りを行わせて航海日誌の記入を行っていたが、本事故当時、周囲に航行の支障となる他船がおらず、短時間であれば航海日誌の記入を行っても大丈夫と思ったことから、機関長の昇橋を待たずに航海日誌の記入を始めたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、長崎港第3区を航路に向けて手動操舵で西進中、単独で船橋当直中の船長が、航海日誌を記入しようと思い、操舵室左舷後部の海図台の前で、船尾方を向いて航海日誌の記入を行いながら航行を続けたため、緩やかに左転して本件岸壁に向かっていることに気付かず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、次のとおり改善策を講じることにした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当直者は、当直中に航海日誌などの記録の整理などを行わず、当直を引き継いだ後に行うこと。 ・当直者は、見張りや船位の確認のほか、他船との交信などに専念し、当直以外の業務を絶対に行わないこと。 <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"> ・単独で船橋当直中の船橋当直者は、港内等の狭い海域で、航海日

	<p>誌の記入など操船以外の作業を行うことなく、常時、見張りを適切に行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 船橋当直者は、舵を取る際、舵角指示器で舵角を確認しながら操船に当たること。・ 船橋当直者は、航海日誌の記入は船橋当直の引継ぎ時、又は引継ぎ後に行うこと。
--	---

付図1 航行経路図



付表1 本船のAIS記録(抜粋)

時刻 時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
15:12:01	32-42-29.6	129-50-53.4	290.3	202	0.3
15:13:02	32-42-29.9	129-50-53.0	003.3	202	0.7
15:14:01	32-42-30.1	129-50-52.7	258.8	227	0.4
15:15:02	32-42-29.8	129-50-52.1	251.2	264	0.7
15:16:02	32-42-29.7	129-50-51.3	278.9	289	0.8
15:17:02	32-42-30.2	129-50-49.9	296.9	295	2.3
15:18:02	32-42-32.0	129-50-44.9	289.6	289	6.5
15:19:02	32-42-34.2	129-50-35.8	282.4	282	8.7
15:20:02	32-42-35.6	129-50-25.2	276.7	276	9.6
15:21:02	32-42-35.8	129-50-12.8	267.6	266	10.8
15:22:02	32-42-34.0	129-49-59.9	254.9	252	11.0
15:23:02	32-42-29.9	129-49-49.4	228.9	215	6.0
15:24:02	32-42-29.4	129-49-49.7	044.8	216	2.4
15:25:02	32-42-31.0	129-49-51.3	034.9	208	1.9
15:26:12	32-42-32.7	129-49-52.5	023.1	187	1.4
15:27:02	32-42-33.7	129-49-52.8	015.2	174	1.0

※ 船位は、本船の船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置であり、GPSアンテナの位置は、本船の船首から約50.95m、船尾から約13.0m、左舷から約8.5m、右舷から約1.5mであった。また、対地針路は真方位である。

写真2 本船



写真3 本船の損傷状況

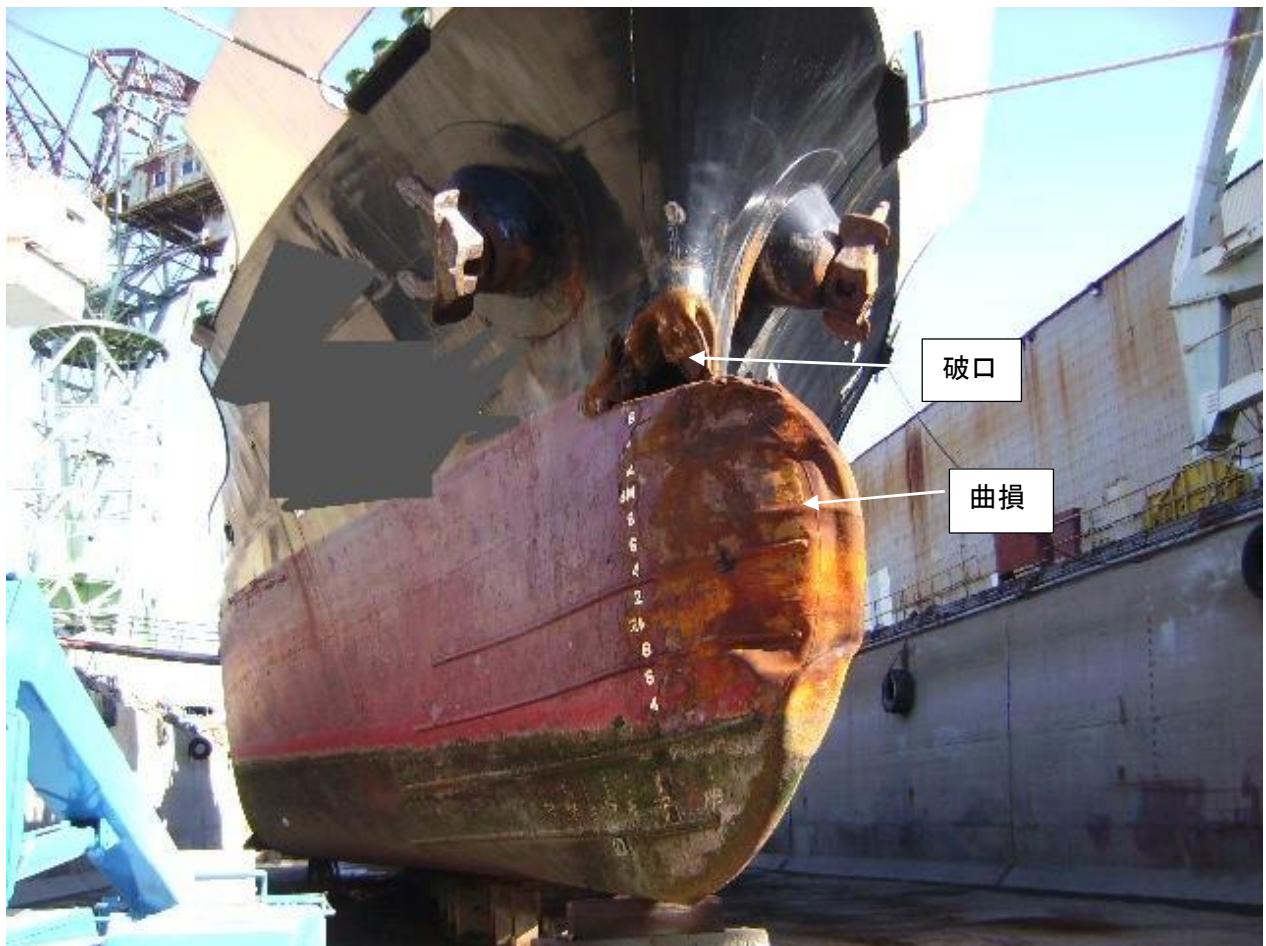


写真4 本件岸壁の損傷状況

