

## 船舶事故調査報告書

令和6年3月27日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（浮きドック）
発生日時	令和5年9月7日 15時30分ごろ
発生場所	長崎県佐世保港 佐世保港弁天島灯台から真方位069° 1,120m付近 （概位 北緯33° 09.0′ 東経129° 43.6′）
事故の概要	引船さくらは、浮きドックに入渠する際、後進しながら左回頭中、同浮きドックに衝突した。
事故調査の経過	令和5年10月17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	引船 さくら、19トン
船舶番号、船舶所有者等	291-27508長崎、前畑造船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	軽傷 1人（甲板員）
損傷	本船 船尾部外板に凹損及び擦過傷 浮きドック なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、新造された浮きドック（以下「本件浮きドック」という。）の試運転の目的で、係船中の浮き棧橋（以下、単に「棧橋」という。）の係船索を放し、船長が操舵室で立った姿勢で舵輪を操作して操船に当たり、甲板員が前部甲板で立った姿勢で前方を向き、船首方の見張りに当たっていた。</p> <p>本件浮きドックは、“これまで使用していた浮きドック”（以下「旧浮きドック」という。）よりも幅が約5.5m広く、入出渠口が棧橋の反対側にあった。</p> <p>船長は、本船を本件浮きドックに入渠させる目的で、本船を後進させながら左回頭して反転させた後、本船を前進させて右回頭し、本件浮きドックの入出渠口から入渠させる予定であった。</p> <p>船長は、本船を左回頭させる際、本件浮きドックの幅が旧浮きドックの幅よりも約5.5m広がっていることを失念しており、旧浮きドックに入渠させていたときの感覚で、本船と棧橋との間隔を広げようとして本船の主機を前進運転とし、左舵を取って本船の船尾部と棧橋との間隔が約3～4m開いたことを確認した。</p> <p>船長は、操舵室後部の窓から後方を見ていたものの、いつものように後進しながら左回頭できると思い、前方を向き直した後に主機を後進運転として右舵を取った。</p>

本船は、後進しながら左回頭中、左舷船尾部が本件浮きドックの固定支柱に衝突した。(図1参照)

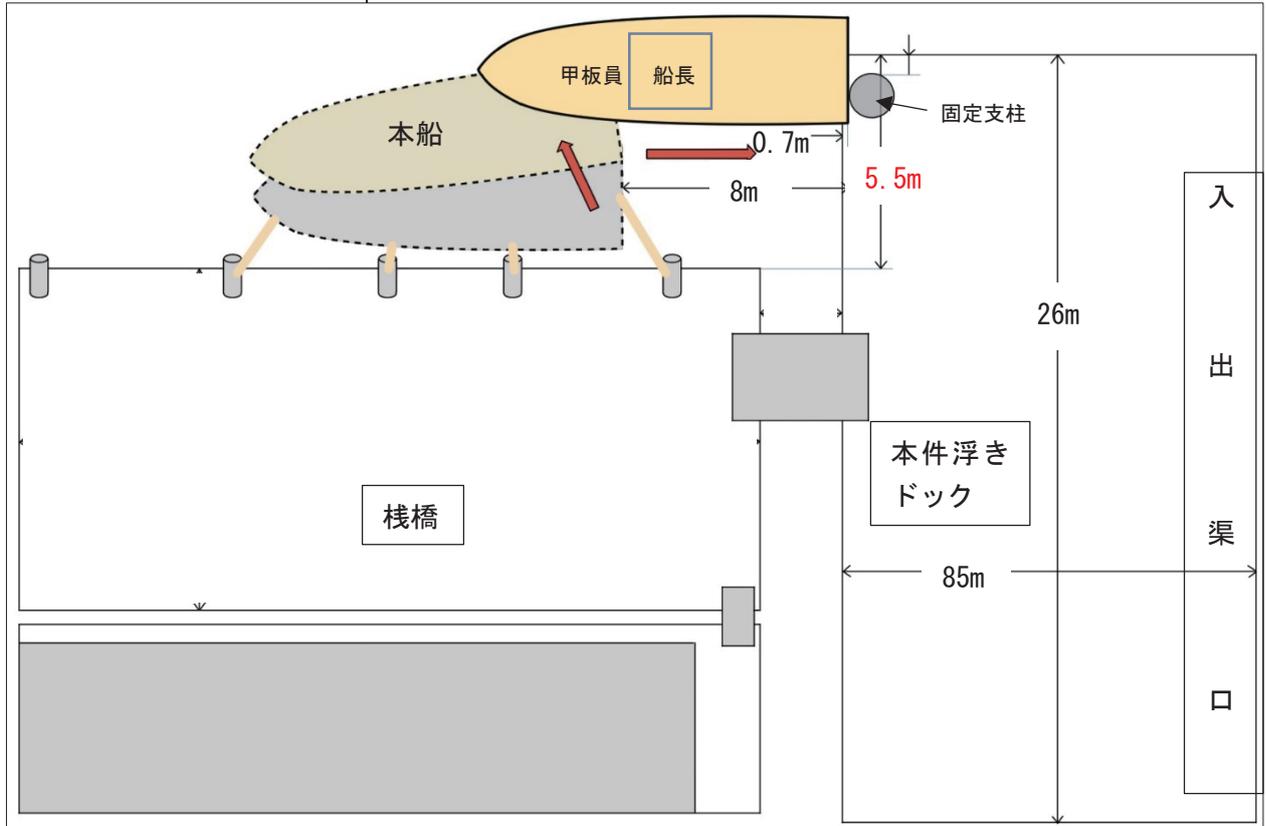


図1 本船の衝突状況図 (イメージ)

甲板員は、衝突の衝撃により身体が宙に浮いて操舵室の前面囲壁まで飛ばされ、同囲壁で後頭部及び背中を打ち付けられた後に、甲板上に落下して左下腿部を打った。

船長は、衝突の衝撃により操舵室後部の長椅子に倒れ込んだものの、すぐに立ち上がって主機を中立運転とした後、前部甲板に行き、倒れていた甲板員のけがの状況を確認した。

本件浮きドックにいた作業員は、衝突音が聞こえたので、本船を確認したところ、甲板員が本船の前部甲板で倒れていたため、携帯電話でA社の安全管理者に本事故発生の連絡を行った。

本件浮きドックにいた作業責任者は、甲板員が倒れたまま動けそうになかったため、119番通報を行った。

安全管理者は、118番通報を行った。

甲板員は、救急車で病院に搬送され、左下腿部前面の打撲と診断された。

甲板員は、ヘルメット、皮手袋、安全靴及び作業服の上下に救命胴衣を着用していた。

船長は、平成20年ごろA社に入社し、同21年ごろから本船に乗

	<p>船し、本船の操船経験が豊富であった。</p> <p>船長は、操船の慣れによる油断があり、作業の遅れもあったので、本船の周辺、特に後方の確認を十分に行っていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件浮きドックの試運転が本事故当日の午前中に終わる予定であったが、本件浮きドックの入出渠用の引き込みワイヤに不具合があって調整していたので、同試運転が午後になれ込み、予定よりも遅れていたため、早めに作業を終わらせようという気持ちの焦りがあったと本事故後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、本件浮きドックへ入渠する際、船長が、操舵室後部の窓から後方を見ていたものの、いつものように後進しながら左回頭できると思い、前方を向き直した後に主機を後進運転として右舵を取り、後進しながら左回頭を行ったことから、本件浮きドックに向かって後進していることに気付かず、本件浮きドックに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本船を左回頭させる際、本件浮きドックの幅が旧浮きドックの幅よりも約5.5m広がっていることを失念しており、本船の後方確認を十分に行っていなかったことから、前方を向き直した後に後進しながら左回頭を行ったものと考えられる。</p> <p>船長は、本件浮きドックの試運転が予定よりも遅れており、早めに作業を終わらせようという気持ちの焦りがあったことから、本船の後方確認を十分に行っていなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、本件浮きドックへ入渠する際、船長が、操舵室後部の窓から後方を見たものの、いつものように後進しながら左回頭できると思い、前方を向き直した後に主機を後進運転として右舵を取り、後進しながら左回頭を行ったことから、本件浮きドックに向かって後進していることに気付かず、本件浮きドックに衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、再発防止策として、船長等に対し、次のことを徹底するよう指導した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船舶運用前の船内、船外、棧橋周辺の構造物、危険物等の確認を行う。</li> <li>・船舶の操船は、運航法を遵守した上で、運航計画を熟知し安全操船を遵守する。</li> <li>・緊急時を常に想定し、的確な判断、安全操法を遵守する。</li> <li>・運航当日の計画指示の把握と、気象、海象、潮汐の確認と適切な判断を行う。</li> <li>・管理監督を徹底し、類似災害の再発を防止する。</li> </ul> <p>船長は、本事故後、再発防止策として、次の措置を講じたこととした。</p>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・ 操船前及び出船時に周囲の安全確認を十分に行い、リスクアセスメントを実施する。</li><li>・ 常に平常心を保ち、慌てずに冷静な判断で操船する。</li></ul> <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、慣れた作業であっても、常時、緊張感を持って周囲の安全を確認し、後進しながら回頭を行う際、後方の安全確認を十分に行いながら後進すること。</li></ul>
--	---