

船舶事故調査報告書

令和6年4月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（消波ブロック）
発生日時	令和4年12月17日 18時47分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港乙津西防波堤の消波ブロック 大分港乙津西防波堤灯台から真方位186°420m付近 （概位 北緯33°16.4′ 東経131°39.5′）
事故の概要	貨物船 ^{だいくく} 大黒丸は、航行中、消波ブロックに衝突した。
事故調査の経過	令和4年12月26日、主管調査官（門司事務所）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 大黒丸、267トン
船舶番号、船舶所有者等	142060、有限会社大黒汽船
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	船首部外板に凹損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の中央期 日没時刻：17時08分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、法定灯火を表示し、積荷役に備えて錨泊する目的で、船長が、0.5海里（M）レンジとしたレーダー及び電子海図表示装置を作動させて単独で操船に当たり、大分港港奥の乙津泊地へ向けて南南西進した。</p> <p>船長は、目視のみで見張りを行い、大分港乙津西防波堤灯台（以下「赤灯」という。）と大分港乙津東防波堤灯台との間の赤灯寄りに針路を定めて航行した。</p> <p>船長は、船首方約1M付近に黄色の灯光（以下「黄灯」という。）を認め、同灯光を漁具のブイと思い、同灯光の正確な位置を調査しないまま同灯光の西側を航行した後に左転して乙津泊地へ向かうこととした。</p> <p>船長は、約8ノットの対地速力で黄灯の西側を航行中、ポータルラジオから狭い海域に向かっている旨の連絡を受け、直ちに全速力後進としたものの、本船の船首部が乙津西防波堤の消波ブロックに衝突した。</p> <p>本船は、北西風を受けて東方のシーバースの防波堤に圧流されて停止し、その後、タグボートの援助を受けて公共岸壁に着岸した。</p> <p>黄灯は、簡易標識灯の灯光であり、過去に乙津西防波堤南方の狭い海域への船舶の進入防止の目的で、赤灯と大分港新日本製鉄重油シーバース灯との中間付近に設置されている。</p>

	<p>船長は、夜間、大分県国東半島東方沖を南進した後、北西方に開口した大分県杵築市守江湾で錨泊し、同湾から南南東進して乙津泊地に入航した経験が十数回あったものの、乙津西防波堤の背後に存在する黄灯や大分港新日本製鉄重油シーバース灯に気付いていなかった。</p> <p>船長は、本事故当時、北西風が強かったので乙津泊地に錨泊することとし、北西風による東方への圧流を考慮し南南西方に向けた入航針路としたが、南南西進して乙津泊地に入航するのは初めてであった。</p> <p>船長は、黄灯を視認した際、前回の入航時、付近海域で漁船が刺し網漁をしているのを思い出し、遠方から一見して黄灯を漁具のブイと思った。</p> <p>船長は、慣れた航行海域であったので、いつものように目視のみで見張りを行いながら入航したが、電子海図表示装置の画面を拡大表示したり、レーダーを活用したりするなどし、黄灯など航行予定海域の水路状況及び船位を確認して入航すれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 航行経路概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、乙津泊地に向けて南南西進中、船長が、船首方に視認した黄灯を漁具のブイと思い込み、黄灯の正確な位置を把握しないまま黄灯の西側から左転して乙津泊地へ向かおうとし、目視のみで航行を続けたことから、乙津西防波堤南方の狭い海域に向かって航行していることに気付くのが遅れ、全速力後進としたものの、乙津西防波堤の消波ブロックに衝突したものと推定される。</p> <p>船長は、船首方に黄灯を視認した際、前回入航したときに付近海域で漁船が刺し網漁を行っている記憶があったことから、黄灯を漁具のブイと思い込んだものと考えられる。</p> <p>船長は、夜間、乙津泊地への入航経験が十数回あり、慣れた航行海域であったことから、航海計器を活用して航行予定海域の水路状況及び船位の確認を行わず目視のみで入航していたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、乙津泊地に向けて南南西進中、船長が、船首方に視認した黄灯を漁具のブイと思い込み、黄灯の正確な位置を把握しないまま目視のみで航行を続けたため、乙津西防波堤南方の狭い海域に向かって航行していることに気付くのが遅れ、乙津西防波堤の消波ブロックに衝突したものと推定される。</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、慣れた海域であっても目視のみに頼らず、電子海図表示装置等の画面を拡大表示したり、レーダーを活用したりして航行予定海域の水路状況及び船位を確認しながら航行すること。

付図1 航行経路概略図

