

船舶事故調査報告書

令和7年9月10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 高 橋 明 子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和6年11月25日 15時08分頃
発生場所	鹿児島県西之表市葉山漁港 馬毛島灯台から真方位 166° $1,500\text{m}$ 付近 (概位 北緯 $30^{\circ} 45.1'$ 東経 $130^{\circ} 51.6'$)
事故の概要	交通船幸法丸2は、入港中、岸壁に衝突した。 幸法丸2は、機関長が負傷し、船首部外板に破口等を生じ、また、岸壁は、コンクリートに欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年12月4日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 交通船 幸法丸2、69トン 船舶番号、船舶所有者等 134282、オリエンタル商事株式会社（船舶所有者）、株式会社大洋（運航者、A社） L×B×D、船質 $27.30\text{m} \times 5.50\text{m} \times 2.85\text{m}$ 、軽合金 機関、出力、進水等 ディーゼル機関2基、2,406kW（合計）、平成11年3月16日
乗組員等に関する情報	船長 51歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成9年6月24日 免状交付年月日 令和4年5月24日 免状有効期間満了日 令和9年6月23日
死傷者等	重傷 1人（機関長）
損傷	本船 船首部外板に破口等 岸壁 コンクリートに欠損等 (写真1 参照)



(A社提供)

写真1 本船

気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 ほぼ高潮時、水温 約25°C</p>
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、西之表市馬毛島の負傷者を鹿児島県種子島に搬送する目的で、令和6年11月25日14時40分頃に西之表市浦田漁港を葉山漁港に向けて出航した。</p> <p>船長は、15時05分頃、葉山漁港の約1,000m手前で約16ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)に減じ、携帯電話で陸上作業員へ葉山岸壁に右舷着けすることを連絡した後、乗組員に入港配置につくよう指示した。</p> <p>本船は、船長が操船に当たり、航海士が操舵室で見張りに、機関長が前部甲板で、機関士が後部甲板で、それぞれ入港配置についた。</p> <p>(図1参照)</p>
	<p>図1 入港前の乗組員配置状況</p> <p>本船は、バウスラスターを備えた2機2軸2舵で、船長は、操舵室中央にある操舵スタンドの舵輪右横に立ち、舵輪、両舷主機の遠隔操縦ハンドル及びスラスター操縦レバーを操作しながら操船していた。</p> <p>船長は、15時07分頃、葉山岸壁の約300m手前で両舷主機を微速力前進とし、本船を約11knの速力で入港させた。</p> <p>船長は、葉山岸壁の約100m手前で、右舷主機の遠隔操縦ハンドルを中立位置に操作し、左舷主機の遠隔操縦ハンドル(以下「本件ハ</p>

ンドル」という。)を微速力前進に操作したまま、本船を約8~9knの速力で航行させた。

船長は、本船が葉山岸壁の東端に並ぶ頃、更に減速させようと本件ハンドルを中立位置に操作した。

(写真2 参照)

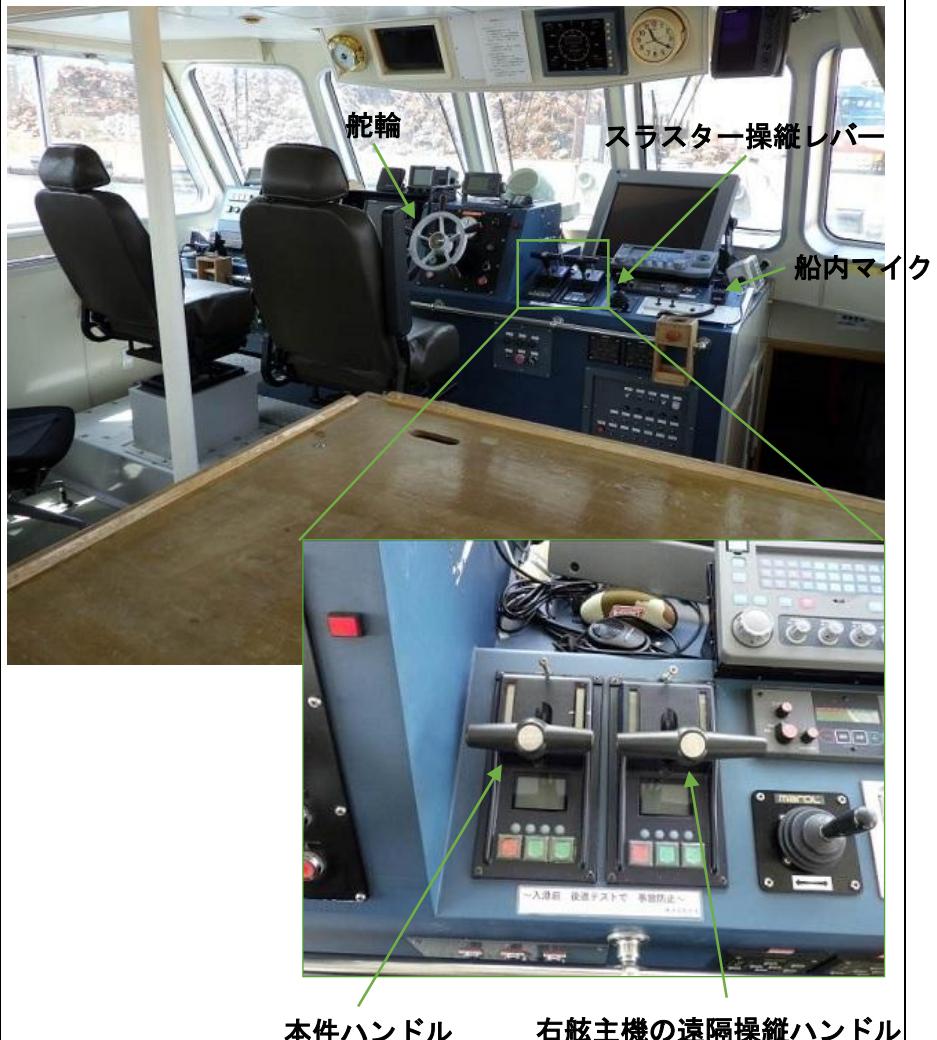


写真2 操舵室

船長は、本件ハンドルが中立位置となっていたが、本船がふだんよりも減速しないことに気付き、両舷主機の遠隔操縦ハンドルを微速力後進に操作した後、全速力後進に操作して航海士に本船が減速しないことを伝えた。

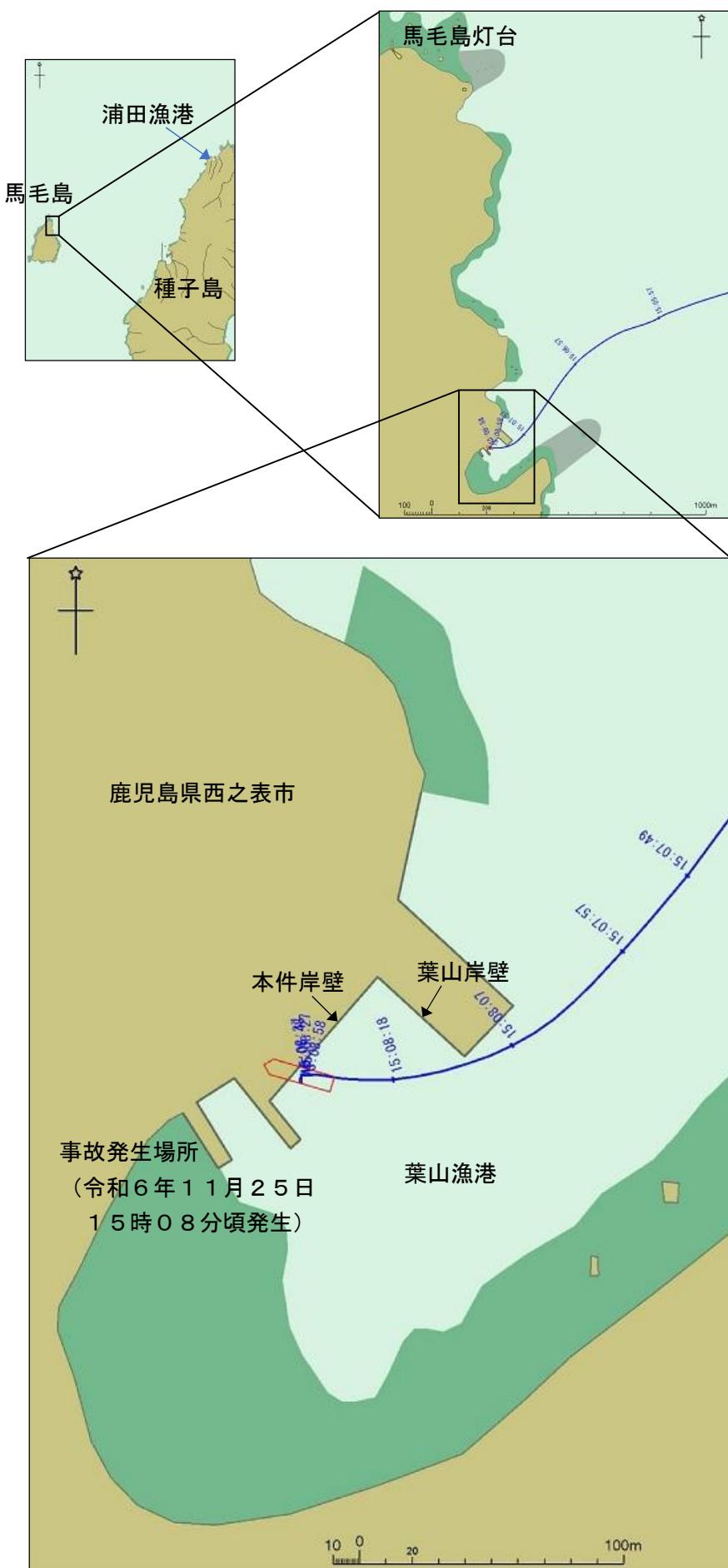
本船は、15時08分頃に約6knの速力で葉山漁港の^{あまどまり}漁港岸壁(以下「本件岸壁」という。)に衝突した。

操舵室右舷側で見張りを行っていた航海士は、船長から減速しないことを聞いたとき、両舷主機の遠隔操縦ハンドルが全速力後進位置であることを認め、本船が本件岸壁に接近する状況であったので、船内マイクで乗組員に衝突することを伝え、衝突の衝撃に備えて手すりにつかまつた。

	<p>機関士は、本船が停止した後、機関室に向かい、左舷主機が前進状態から切り替わっておらず、右舷主機が後進状態であることを認め、機側で両舷主機を停止して船長に報告した。</p> <p>陸上作業員は、衝突直前に右舷船尾方に向けて走り出した機関長が衝突の衝撃で右舷側から落水するのを目撃し、救助に向かった。</p> <p>船長は、救助された機関長が負傷していることを認め、本船の損傷状況を確認して、海上保安庁及び運航管理者に本事故の発生を通報するよう航海士に指示した。</p> <p>機関長は、付近に係留していた漁船で種子島の港に運ばれた後、救急車により病院に搬送され、全治約1か月の入院加療を要する呼吸不全（海水誤飲による誤嚥性肺炎）、頭部外傷、後頭部挫創、右肩甲骨^{けんこうこうづ}鳥口突起骨折と診断された。</p> <p>本船は、後日、A社が手配したタグボートにより浦田漁港にえい航された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
その他の事項	<p>(1) 左舷主機の点検状況</p> <p>船長は、浦田漁港出航前、両舷主機の遠隔操縦ハンドルを前後進に操作して作動点検を行い、両舷とも正常に作動することを確認していた。</p> <p>船長は、葉山漁港に入港する際、航行時間が短時間であったので、再度両舷主機の後進点検をしなくとも問題ないと思い、同点検を行わなかった。</p> <p>A社の安全管理規程（運航基準）には、次のことが定められていた。</p> <p>（機器点検）</p> <p>第12条 船長は入港着岸前、桟橋手前100～300m等入港地の状況に応じ安全な海域において、機関の後進、舵等の点検を実施する。一日に何度も入出港を繰り返す場合も同様である。</p> <p>(2) 左舷主機の定期検査の受検状況及び本事故後の点検結果</p> <p>本船は、令和6年9月に定期検査を受検しており、造船所において両舷の主機及び減速機の解放検査が行われ合格していた。</p> <p>船長は、本事故後、本船の係留中に本件ハンドルを何度か前後進に操作したが、前進状態から後進状態に切り替わらない不具合は再現しなかった。</p> <p>A社が手配した主機輸入販売代理店は、本事故後、本船の左舷主機の点検を行ったが、次のことから、不具合の原因等を特定することができなかった。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本件ハンドルから左舷減速機に至る間に設置された制御配線及び制御機器に緩み、断線、故障等がなく、異状がなかったこと。

	<ul style="list-style-type: none"> ・左舷主機の運転記録に、左舷減速機のクラッチ不具合に関するエラー等の記録がなかったこと。 ・本件ハンドルを前後進に操作したが、左舷減速機のクラッチの不具合が再現しなかったこと。
分析	<p>乗組員等の関与 あり</p> <p>船体・機関等の関与 あり</p> <p>気象・海象等の関与 なし</p> <p>判明した事項の解析</p> <p>本船は、葉山漁港に入港中、船長が減速しようと本件ハンドルを中立位置に操作したが、左舷主機が中立に切り替わらなかったことから、減速しないまま、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本事故後の点検で、本件ハンドルから左舷減速機に至る間に設置された制御配線及び制御機器に異状がなかったこと、左舷減速機のクラッチ不具合に関するエラー等の記録がなかったこと並びに本船で本事故時と同様の事象が再現しなかったことから、本事故時に本船の左舷主機が中立に切り替わらなかった状況及び原因を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、葉山漁港に入港前、安全管理規程に基づき、葉山岸壁手前の安全な海域において、両舷主機の後進点検を実施しなければならず、同点検を実施していれば、左舷主機が中立に切り替わらないことに事前に気付くことができ、入港を取り止めるなど本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、出航前に両舷主機が正常に作動することを確認していたこと及び航行時間が短時間であったことから、入港前に両舷主機の後進点検を実施しなかったものと考えられる。</p>
原因	本事故は、本船が、葉山漁港に入港中、左舷主機が中立に切り替わらなかったため、減速しないまま、本件岸壁に衝突したものと考えられる。
再発防止策	<p>A社は、本事故後に次の措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全乗組員に安全管理規程を遵守し、入港前の機関の後進、舵等の点検を実施するよう改めて周知した。また、後進点検実施に関する記録簿の作成、操舵スタンド等付近への後進点検実施に関する標語の貼付及び後進点検実施海域の指定など、実施の徹底を図った。 <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、入港前に着岸予定場所手前の安全な海域において、機関の後進、舵等の点検を毎回実施することが望ましい。

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 (° -' -")			
15:03:58	30-45-38.4	130-52-34.5	226.4	233	18.4
15:04:58	30-45-29.0	130-52-17.5	246.7	259	15.9
15:05:57	30-45-24.3	130-52-02.0	245.6	238	12.3
15:06:57	30-45-18.7	130-51-50.5	228.2	220	11.1
15:07:57	30-45-10.4	130-51-43.4	219.5	224	10.7
15:08:07	30-45-09.3	130-51-41.8	230.7	248	9.9
15:08:18	30-45-08.8	130-51-40.1	253.4	277	9.4
15:08:26	30-45-08.9	130-51-38.8	268.5	286	8.3
15:08:27	30-45-08.9	130-51-38.8	266.9	データなし	6.0
15:08:58	30-45-08.8	130-51-38.8	283.2	データなし	0.0

*船位は、操舵室上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置は、船首から約15m、船尾から約12m、左舷から約1m、右舷から約5mであった。また、対地針路及び船首方位は真方位である。