船舶事故調査報告書

令和７年１０月１５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（防波堤）
発生日時	令和６年９月２８日　１９時０５分頃
発生場所	大分県大分市大分港 大分港日吉原（ひよしばる）泊地東防波堤灯台から真方位１３７°１３０ｍ付近 （概位　北緯３３°１５．４′　東経１３１°４６．３′）
事故の概要	貨物船大船山丸（だいせんざん）は、出港中、防波堤に衝突した。 大船山丸は、球状船首に破口を伴う凹損を生じ、また、防波堤は、コンクリートの割損等を生じた。
事故調査の経過	令和６年１０月８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 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 貨物船　大船山丸、４９８トン １４０４１２、株式会社双葉商会（船舶所有者）、株式会社広島シッピング（船舶借入人、Ａ社） ７４．９２ｍ×１２．５０ｍ×６．８６ｍ、鋼 ディーゼル機関、１，４７１kW、平成１８年１０月２７日
乗組員等に関する情報	船長　６９歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和５８年１１月１１日 免 状 交 付 年 月 日　令和５年８月１８日 免状有効期間満了日　令和１１年２月１２日
死傷者等	なし
損傷	本船　球状船首に破口を伴う凹損 防波堤　コンクリートに割損、内部配筋に曲損等
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　北、風力　２、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　高潮時、潮高　約２１０㎝（鶴崎） 日没時刻：１８時０２分頃
事故の経過	本船は、船長ほか４人が乗り組み、ロール紙約６１０ｔを積載し、沖縄県那覇港で揚げ荷役をする目的で、令和６年９月２８日１８時５０分頃に大分港大在（おおざい）公共ふ頭の大在公共岸壁７号から離岸を開始した。（写真１参照）

写真１　本船

船長は、船橋で単独の操船に当たり、船首部及び船尾部に乗組員を２人ずつ配置して出港作業に当たらせ、離岸後、本船を大分港７号地（以下「７号地」という。）に沿って北進させた。

船長は、次のとおり操船計画を立てていた。

①　７号地北西端に達した後、本船を右転させる。

②　東西方向に延びる中防波堤に沿って本船を東進させる。

③　中防波堤東端に設置された簡易標識灯に達した後、左舵約２０°を取って変針する。（左転予定場所）

④　変針後、左舵及び右舵を適宜取りながら、簡易標識灯とその東方にある北西方向から南東方向に延びる東防波堤北西端に設置された大分港日吉原泊地東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）との間の水路（以下「東口水路」という。）を通過する。

（図１　参照）

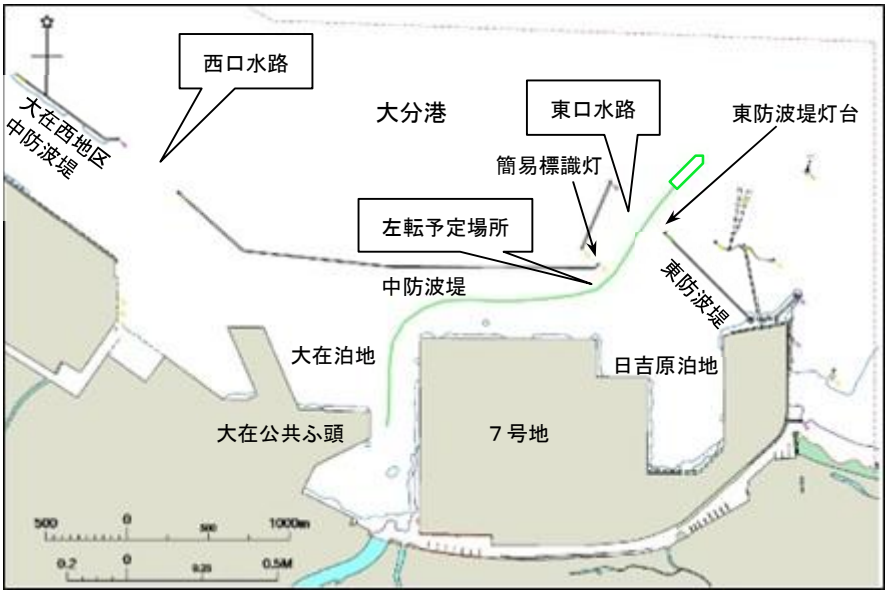

図１　船長の操船計画

船長は、船橋中央の舵輪の前に立ち、０．５海里（Ｍ）レンジ、３Ｍレンジに設定した２台のレーダー及びＧＰＳプロッターを作動させ、７号地北西端に達して本船を減速して右転させた後、１８時５８分頃に手動操舵により本船を東進させた。（写真２参照）

写真２　操舵室の状況

船長は、目視で周囲の状況を確認し、左舷船首方に簡易標識灯を認め、左転予定場所までまだ距離があると思い、増速して約９ノットの対地速力とした。

船長は、操舵スタンド前の床面に船内マイクのコードが垂れ下がって積み重なっていることに気付き、乗組員が引っ掛かってけがをしてはいけないと思い、マイクコードの片付け作業（以下「本件作業」という。）を始めた。

船長は、本件作業を終えた１９時０３分頃、左舷方を見た際、簡易標識灯が左舷船尾方に見えたので、左転予定場所を通過していたことに気付いた。

船長は、右舷船首方の日吉原泊地周辺の陸上施設の照明が、操舵室前面の窓に反射して船首方が見えづらいと感じていたものの、東防波堤までまだ距離があると思い、レーダー及びＧＰＳプロッターで船位を確認することなく左舵約２０°を取り、本船を左転させていたところ、船首方至近に同防波堤を認めた。

船長は、右舵一杯として主機遠隔操縦ハンドルを後進にするとともに、東防波堤への衝突は避けられないと思い、船内マイクで乗組員に衝突することを伝えた。

本船は、１９時０５分頃に船首部が東防波堤に衝突した。

（図２　参照）

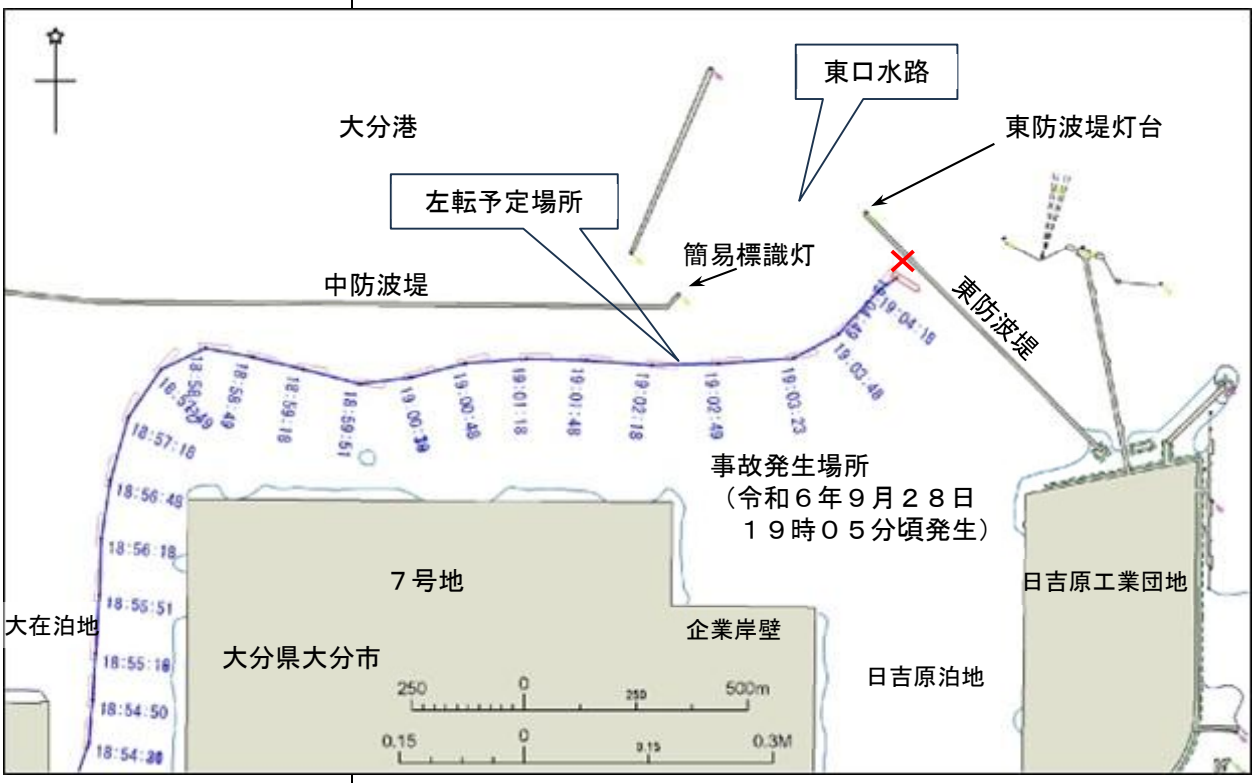

図２　航行経路図

船長は、本事故の発生を海上保安庁に通報するとともに、Ａ社に報告した。

船長は、本船を自力航行させ、中防波堤北方沖の安全な海域で本船を錨泊させた後、船橋に上がって来た航海士に乗組員の負傷の有無、本船の損傷状況の確認を行うよう指示した。

船長は、航海士の報告を受け、乗組員に負傷者がいないこと及び損傷状況を把握した後、本船を大在公共岸壁７号に着岸させた。

（付表１　本船のＡＩＳ記録（抜粋）　参照）

その他の事項	船長は、貨物船等の船長として約３０年の経験があり、本事故発生の約４年前から本船の船長として乗り組んでいた。 船長は、大分港大在泊地からの出港操船の経験が夜間に限らず本船で約３回、他船でも１０回以上あった。 船長は、これまで大分港大在泊地に出入港する際、入港時は大在西地区中防波堤と中防波堤との間の西口水路を、出港時は東口水路を通過していた。 船長は、ふだんから出入港操船を行う際、レーダー画面を一見して周囲の地形等を確認した後、継続してレーダーで自船の位置を確認することなく、目視に頼って操船を行っていた。 船長は、本事故当時、約１０年ぶりの夜間の大分港大在泊地からの出港操船であったが、簡易標識灯を目視で確認しながら操船すれば出港できると考えていた。

分析	
乗組員等の関与	あり
船体・機関等の関与	なし
気象・海象等の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、大分港の中防波堤に沿って東進中、船長が、本件作業に意識を向け、継続的に目視及びレーダーで船位を確認していなかったことから、左転予定場所に達したことに気付かず、変針するタイミングを逸したものと考えられる。 船長は、左舷船首方に簡易標識灯を認めた際、左転予定場所までまだ距離があると思ったことから、本件作業を始めたものと考えられる。 船長は、本件作業後、簡易標識灯を左舷船尾方に認めた際、右舷船首方の陸上施設の照明が操舵室前面の窓に反射して船首方が見えづらい中、レーダー等で船位を確認することなく、目視のみに頼っていたことから、東防波堤に接近していることに気付かず、同防波堤までまだ距離があると思い、左転を始めたものと考えられる。 本船は、船長が、船首方至近に東防波堤を認めて右舵一杯として主機を後進としたものの、効力を得る前に船首部が同防波堤に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、大分港の中防波堤に沿って東進中、船長が、本件作業に意識を向け、継続的に目視及びレーダーで船位を確認していなかったため、変針するタイミングを逸した上、陸上施設の照明が目視の障害となって東防波堤に接近していることに気付かず、同防波堤に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、港内を航行する際は、操船に専念し、周囲の見張り及び船位の確認を適切に行うこと。特に、夜間は、目視のみに頼ることなく、レーダー及びＧＰＳプロッターを有効に活用すること。

付表１　本船のＡＩＳ記録（抜粋）

時　刻 （時：分：秒）	船位※		船首方位 （°）	対地針路※ （°）	対地速力 （kn）
	北　緯 （°－′－″）	東　経 （°－′－″）			
18:54:20	33-14-50.9	131-45-08.0	データなし	6.0	5.5
18:54:50	33-14-54.0	131-45-08.3	同上	3.6	6.7
18:55:18	33-14-57.3	131-45-08.5	同上	3.2	7.6
18:55:51	33-15-01.6	131-45-08.9	同上	5.0	8.3
18:56:18	33-15-05.6	131-45-09.0	同上	4.3	8.7
18:56:48	33-15-09.8	131-45-09.8	同上	11.2	9.0
18:57:18	33-15-14.3	131-45-11.4	同上	23.1	9.0
18:57:49	33-15-17.8	131-45-14.2	同上	43.2	8.2
18:58:20	33-15-19.3	131-45-18.0	同上	94.1	6.4
18:58:49	33-15-18.7	131-45-22.1	同上	104.6	7.2
18:59:18	33-15-17.8	131-45-26.4	同上	98.4	7.9
18:59:51	33-15-16.7	131-45-31.4	同上	96.1	7.9
19:00:18	33-15-17.2	131-45-35.7	同上	73.9	8.2
19:00:48	33-15-18.2	131-45-40.4	同上	76.7	8.4
19:01:18	33-15-18.6	131-45-45.7	同上	88.0	8.9
19:01:48	33-15-18.4	131-45-50.8	同上	93.2	9.1
19:02:18	33-15-18.1	131-45-56.5	同上	96.4	9.3
19:02:49	33-15-18.2	131-46-02.2	同上	85.0	9.4
19:03:23	33-15-18.6	131-46-08.7	同上	78.6	9.3
19:03:48	33-15-20.3	131-46-12.6	同上	50.6	8.9
19:04:18	33-15-23.6	131-46-16.2	同上	38.1	8.6
19:04:49	33-15-24.4	131-46-17.6	同上	122.0	0.9

※船位は、船橋上方に設置された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５８ｍ、船尾から約１４ｍ、左舷から約１０ｍ、右舷から３ｍであった。また、対地針路は真方位である。