

船舶事故調査報告書

令和7年2月12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（荷役設備）
発生日時	令和5年12月16日 15時33分ごろ
発生場所	熊本県長洲町長洲港南東方所在の企業専用岸壁 長洲港北防波堤灯台から真方位130° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯32°54.5′ 東経130°27.6′）
事故の概要	貨物船飛長は、離岸作業中、荷役設備に衝突した。 飛長は、後部マストに曲損を生じ、また、荷役設備は、クレーンの ガーダー上の照明灯の脱落を生じた。
事故調査の経過	令和6年1月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事 務所）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 飛長、499トン 141836、堀内汽船株式会社（A社） 75.23m×12.00m×7.12m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成24年11月
	船長 71歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和52年10月14日 免状交付年月日 令和元年5月14日 免状有効期間満了日 令和6年7月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 後部マストに曲損 荷役設備 クレーンのガーダー上の照明灯の脱落
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北西、風速 約15m/s、視界 良好 海象：波向 西、波高 約1.5m、潮汐 下げ潮の末期、 潮高 約205cm 長洲町には、12月13日16時13分に強風注意報が発表され、 本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、北東方から南西方に延びる長洲 港南東方所在の企業専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）に、船首 を南西方に向けて出船左舷着けし、揚げ荷役を終えて空船となり、船 首約2.6m、船尾約3.8mの喫水で係船されていた。

船長は、強風注意報が発表されていることを知っており、本船の係船を続けると、強風により船体が動揺し、本件岸壁と船体が接触を繰り返して損傷することを避けようと考え、離岸することとした。

本件岸壁には、固定式の門型天井クレーンが設置され、荷役用のリフティングマグネットを吊るした台車が移動するためのガーダー（以下「ガーダー」という。）が海上に約15.0m張り出しており、本件岸壁からガーダー下部及び後部マスト頂部までの高さは、それぞれ約12.0m及び約16.1mであり、ガーダーの下方に本船の貨物倉が位置するように接岸されていた。（図1、図2参照）

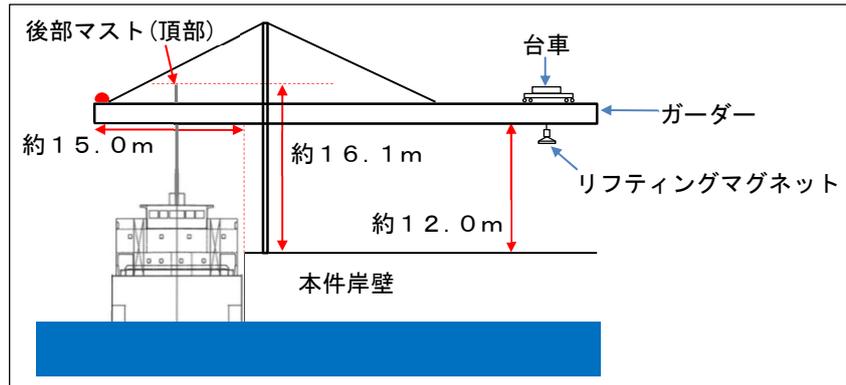


図1 荷役設備及び本船マスト等の概略（正面）

本船の前部マスト及び後部マストは、折り曲げることが可能な構造となっており、折り曲げた状態で、それぞれ高さを約6.0m及び約7.4m低くすることが可能であった。（図2参照）

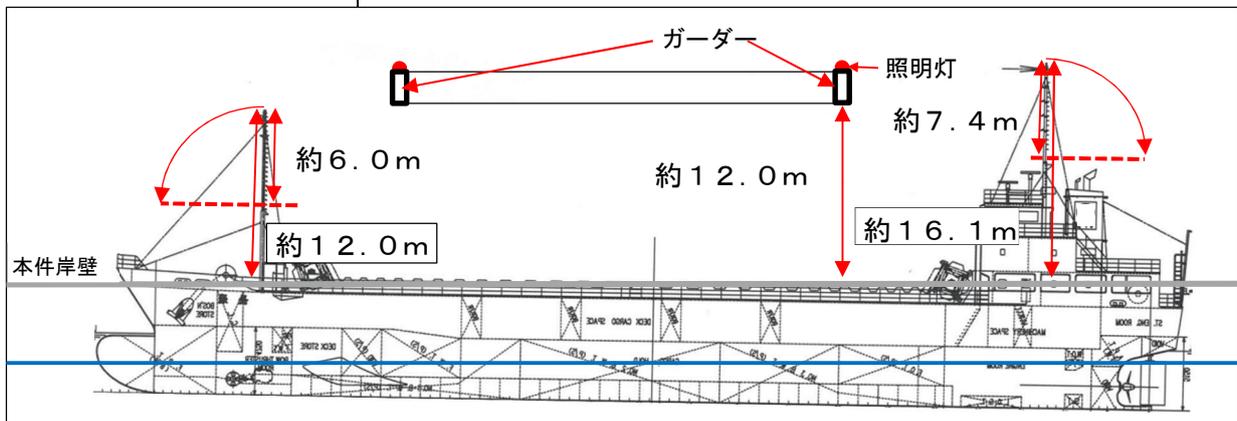


図2 ガーダー及び本船マスト等の概略（側面）

船長は、本船の前部マスト及び後部マストの高さが、ガーダーより高いことを知っていたが、荷役会社から指示があった場合にのみマストを折り曲げるようにしており、本件岸壁では荷役会社から指示がなかったため、注意して操船すればマストをガーダーに衝突させることはないと思い、前部マスト及び後部マストを折り曲げなかった。

船長は、全ての係船索を放させ、投錨していた右舷錨を巻き揚げさせながら、機関を使用して僅かに前進させ、バウスラスターを使用し

	<p>て岸壁と平行に離岸するように操船した。</p> <p>本船は、僅かに前進しながら風圧により船尾が左舷側へ圧流され、後部マストが船尾側のガーダーに接近したので、船長が、機関を後進として船尾側のガーダーを避けた後、直ちに左舵をとって機関を前進とし、船尾を本件岸壁から離そうとしたが、15時33分ごろ後部マストが船尾側のガーダーに衝突した。</p> <p>船長は、本事故の発生をA社に報告し、本船は、後日、運輸局の臨時検査を受検した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、本事故当時、約15m/sの北西風を右舷側から受けていたものの、このぐらいの風であればバウスラスターを使用して安全に離岸できると思い、タグボート等の支援を受けずに離岸した。</p>
分析 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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、強風注意報が発表された状況下、企業専用岸壁から離岸中、船長が、本船のマストの高さがガーダーより高いことを認識していたものの、注意して操船すればマストをガーダーに衝突させることはないと思い、マストを折り曲げなかったことから、本船を僅かに前進させた際、風圧により船尾が左舷側に圧流され、後部マストが船尾側のガーダーに衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本事故当時、約15m/sの北西風を右舷側から受けていたものの、このぐらいの風であればバウスラスターを使用して安全に離岸できると思い、タグボート等の支援を受けずに離岸したことから、風圧により船尾が左舷側に圧流されたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、強風注意報が発表された状況下、本船が企業専用岸壁から離岸中、船長が、本船のマストの高さがガーダーより高いことを認識していたものの、注意して操船すればマストをガーダーに衝突させることはないと思い、マストを折り曲げなかったため、本船を僅かに前進させた際、風圧により船尾が左舷側に圧流され、後部マストが船尾側のガーダーに衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・マストを折り曲げることができる機能を有している船舶の船長は、強風下、海上にガーダー等が張り出したクレーンが設置された岸壁で着岸及び離岸させる場合、ガーダー等に接触する可能性があるマストは、事前に折り曲げること。

付図1 事故発生場所概略図

