

# 船舶事故調査報告書

令和7年6月18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

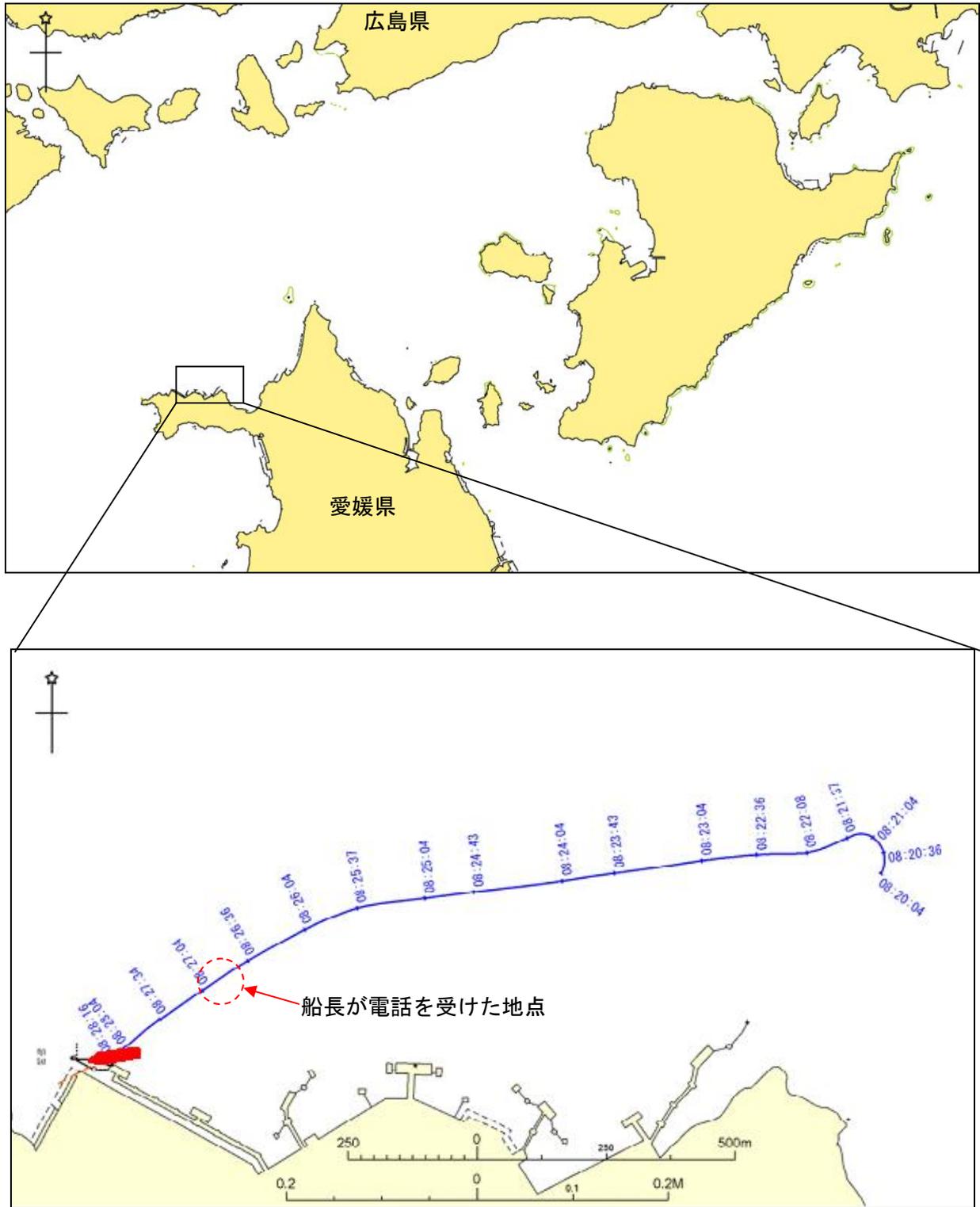
事故種類	衝突（ドルフィン）
発生日時	令和6年4月22日 08時28分ごろ
発生場所	愛媛県今治市波方ターミナル株式会社棧橋 波方ターミナルシーバース灯から真方位271°667m付近 （概位 北緯34°07.3′ 東経132°54.0′）
事故の概要	LPGタンカー第十七徳誉丸は、着棧操船中、ドルフィン*1に衝突した。 第十七徳誉丸は、船首部外板の破口等を生じ、また、ドルフィン は、コンクリートの欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和6年5月16日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	LPGタンカー 第十七徳誉丸、749トン 142894、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、岩崎汽船株式会社（A社）、熊澤海運株式会社（運航者、B社） 66.95m×11.50m×4.80m、鋼 ディーゼル機関、1,176kW、平成29年1月16日
乗組員等に関する情報	船長 64歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年11月24日 免状交付年月日 令和5年8月4日 免状有効期間満了日 令和10年11月23日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部外板に破口及び凹損、左舷船尾部外板に凹損 ドルフィン コンクリートに欠損、連絡橋に曲損等
気象・海象	気象：天気 濃霧、風 ほとんどなし、視程 約100m以下 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期、潮流 西流1.25ノット（波方ターミナル株式会社（以下「C社」という。）の施設で計測） 今治市には、4月22日07時13分に濃霧注意報が発表され、本

\*1 ドルフィンとは、港湾法第2条に定められる港湾施設の一つであり、海域に独立して設けられた柱状構造物のことをいい、陸岸から離れたところに設けて、係留施設として利用される。

	<p>事故当時も継続中であった。</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長ほか6人が乗り組み、空船で、積荷役の目的で、令和6年4月22日08時20分ごろ、今治市所在のC社1号バースのドルフィン（以下「本件施設」という。）に向け、同バース沖の錨地を出航した。</p> <p>船長は、出航に先立ち霧により視程が約100m以下であったが、レーダーと電子海図表示装置のAISデータで、付近で錨泊していた他船の動きを見て、同船に無線で連絡を取ったところ、他のバースに着積予定である旨を聞き、レーダーや電子海図表示装置を見ながら操船すれば本船も着積できると思い、揚錨して出航することとした。</p> <p>船長は、船首と船尾に乗組員をそれぞれ3人ずつ配置して、レーダーのレンジを1.5海里（M）、コースアップ表示で作動させ、約9ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）まで増速し、手動操舵により本船を西南西進させた。</p> <p>船長は、08時26分ごろ、本船の速力を徐々に減じながら左転させ、主機を中立運転にして惰力で本船を南西進させていたところ、衝突の約1分前にC社の協力会社の積橋作業員から着積について問合せの電話連絡を受けた。</p> <p>船長は、電話での会話に注意を奪われているうちにレーダーや電子海図表示装置の画面からも目を離していたので、本件施設の至近に接近していることに気付いていなかった。</p> <p>船長は、電話連絡を終えた頃、船首配置の一等航海士から無線で本件施設に近いと報告を受けて船首方約50mに本件施設を認め、機関を後進にかけの間はないと思い右舵をとったが、本船は、08時28分ごろ、船首部が本件施設西端のコンクリート部に衝突した後、右回頭して左舷船尾部が本件施設の連絡橋に衝突した。</p> <p>船長は、衝突後に錨泊地に向かう途中でB社に連絡し、錨泊後に本船の損傷を確認した。</p> <p>C社担当者は、海上保安庁に本事故発生を通報した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 一般配置図、写真1 本船、写真2 本船、写真3 本件施設西端の損傷部、付表1 本船のAIS記録（抜粋）参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>内航海運業法（昭和27年法律第151号）に基づき、本船の運航を管理するB社が定めた安全管理規程では、運航の可否判断について、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長は、適時、運航の可否判断を行い、気象・海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置をとらなければならない。</li> </ul> <p>7 運航中止の措置をとるべき気象・海象の条件及び運航中止の後に船長がとるべき措置については、運航基準に定めるところによ</p>

	<p>る。</p> <p>旨を定め、また、運航基準により、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船長は、発航前に運航の可否判断を行い、港内の気象・海象が次に掲げる条件のいずれかに達していると認めるときは、発航を中止しなければならない。</li> </ul> <p>③ 視程が500m以下の時</p> <p>旨の基準が定められていた。</p> <p>A社は、港内に限らず、着棧時も運航中止の視界制限時の基準を視程500m以下と定めていた。</p> <p>船長は、視界制限時の基準を港内に限られたものと認識していた。</p> <p>船長は、霧で視界が制限されていたが、他船が着棧を開始していたので、本船もレーダーや電子海図表示装置を見ながら着棧することとした。</p> <p>C社においては、視界制限時の着棧可否の判断は、船側に委ねていた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、着棧操船中、船長が、電話での会話に注意を奪われ、レーダーや電子海図表示装置の画面から目を離していたことから、本件施設の至近に接近するまで気付かず、本件施設に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、霧で視界が制限されていたが、他船が着棧を開始しており、レーダーや電子海図表示装置を見ながら航行すれば着棧できるものと思い、発航したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、霧により視界が制限された状況下、本船が、本件施設に向け着棧操船中、船長が、電話での会話に注意を奪われ、レーダーや電子海図表示装置の画面から目を離していたため、本件施設の至近に接近するまで気付かず、本件施設に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、着棧する場合は操船に専念し、船首尾配置の乗組員との連絡を密に取った上、レーダー及び電子海図表示装置を活用して、常時、棧橋との相対位置関係の把握に努めること。</li> <li>・ 船長は、安全管理規程に視界制限状態の運航に係る規定が定められている場合は、同規定に基づいて運航すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 一般配置図

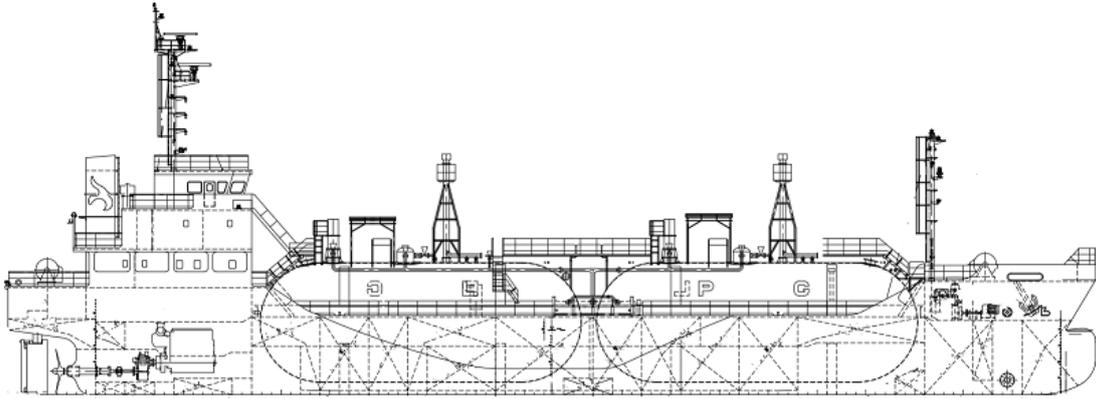
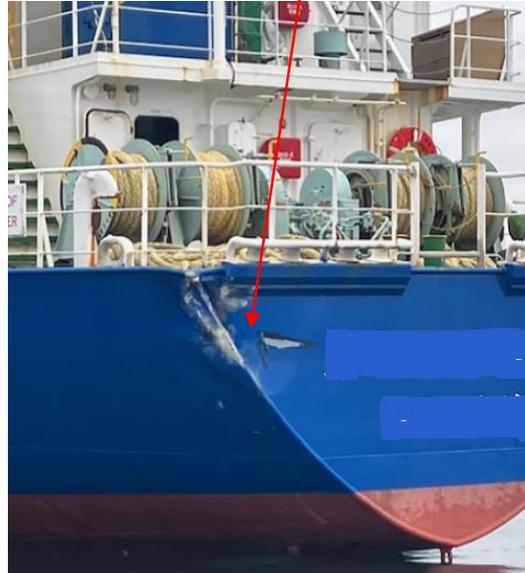


写真1 本船  
船首部損傷箇所



A社提供

写真2 本船  
船尾部損傷箇所



A社提供

写真3 本件施設西端の損傷部



損傷箇所

A社提供

付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
8:13:03	+034-07-26.17	+132-54-58.01	178.5	0
8:14:03	+034-07-26.10	+132-54-57.91	228.9	0.3
8:15:03	+034-07-25.56	+132-54-57.09	234	0.7
8:16:03	+034-07-25.42	+132-54-56.69	264.7	0.1
8:17:04	+034-07-25.83	+132-54-57.03	40.1	0.7
8:18:04	+034-07-26.63	+132-54-57.90	42.4	1.2
8:19:04	+034-07-27.52	+132-54-58.89	43.6	1.1
8:20:36	+034-07-29.96	+132-55-01.32	351.1	2.5
8:21:04	+034-07-30.94	+132-55-00.47	311.8	2.6
8:21:37	+034-07-30.87	+132-54-58.55	249.8	3.6
8:22:08	+034-07-29.94	+132-54-55.52	256.5	5.7
8:22:36	+034-07-29.81	+132-54-51.69	267	6.9
8:23:04	+034-07-29.46	+132-54-47.57	262.9	7.9
8:23:43	+034-07-28.66	+132-54-40.96	261.9	8.8
8:24:04	+034-07-28.17	+132-54-37.01	261.3	9
8:24:43	+034-07-27.49	+132-54-30.31	263.1	8.5
8:25:04	+034-07-27.09	+132-54-26.63	262.7	8.3
8:25:37	+034-07-26.48	+132-54-21.52	258	7.8
8:26:04	+034-07-25.11	+132-54-17.54	244.5	7.6
8:26:36	+034-07-23.13	+132-54-13.26	239.6	7.6
8:27:04	+034-07-21.25	+132-54-09.82	236	7
8:28:04	+034-07-17.51	+132-54-03.65	233.4	6.1
8:28:16	+034-07-16.94	+132-54-02.38	241.7	5.5
8:28:24	+034-07-16.76	+132-54-02.40	207.8	1.8
8:28:34	+034-07-16.62	+132-54-02.49	184.9	0.7

※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アンテナの位置情報は、船首から約51m、船尾から約16m、左舷から約2m、右舷から約9mであった。また、対地針路は真方位である。