

船舶事故調査報告書

令和6年12月18日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|--|
| 事故種類 | 乗揚 |
| 発生日時 | 令和5年9月27日 08時54分ごろ |
| 発生場所 | 長崎県西海市寺島北方沖 長崎県大島大橋橋梁灯（C1灯）から真方位354°1,300m 付近 （概位 北緯33°03.0′ 東経129°38.4′） |
| 事故の概要 | 新造船11064は、漂泊中、浅所に乗り揚げた。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年10月2日、主管調査官（長崎事務所）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 | 新造船 11064、約43,900トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | なし、株式会社大島造船所 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、一級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 船首部船底外板に擦過傷 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮高 約2m、潮汐 下げ潮の中期、潮流 南流 （流速不明） |
| 事故の経過 | <p>本船は、建造中の新造船であり、船長ほか18人が乗り組み、作業員39人を乗せ、船首約5.2m、船尾約7.6mの喫水で、西海市所在の造船所を出航し、長崎県五島列島東方沖で海上公試運転を行った後、帰航した。</p> <p>船長は、北西方から南東方に延びる造船所の3号岸壁に北東方から接近し、左舷船首及び左舷船尾にそれぞれタグポートを取り、寺島北方沖で左転して船首を南東方に向けた後、タグポートで本船を右舷側に押させながら、後進して着岸する予定であった。</p> <p>船長は、寺島北東方沖に至り、タグポート2隻を取った後、減速しながら3号岸壁に接近していたところ、3号岸壁に台船をえい航した引船（以下「引船列」という。）が着岸していることを知り、引船列が移動するまで待機することとし、寺島北方沖で左転して船首を南東方に向けて漂泊を始めた。</p> <p>船長は、本船の南方に、マタカ曾根と称する浅所があることを知っており、本船が僅かに南方に流されていたので、タグポート2隻を微速力後進で北東方に引かせた。</p> <p>船長は、タグポートに引かせているので、これ以上南方に流されることはないと思い、3号岸壁の引船列の様子を見ていたところ、本船が停船せずに僅かに南方に流され続け、本船が寺島北方沖の浅所に乗</p> |

| | |
|-------|--|
| | り揚げた。 |
| 分析 | <p>本船は、寺島北方沖において漂流中、船長が、本船が僅かに南方に流されていることを認めたものの、タグボート2隻で北東方に引かせていたことから、これ以上南方に流されることはないと思っていたものと考えられる。</p> <p>船長は、北西風及び下げ潮により南流となっている中、3号岸壁の引船列の様子を見ていて船位の確認を行っていなかったことから、本船が南方に流され続けていることに気付かず、本船が寺島北方沖の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、タグボート2隻で引かせる速力よりも、北西風及び南流によって圧流される速力が速かったことから、南方へ圧流されたものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、本船が、寺島北方沖において漂流中、北西風及び南流により南方に圧流される状況下、船長が、タグボート2隻を使用して北東方に引かせたものの、船位の確認を行っていなかったため、本船が南方に流され続けていることに気付かず、寺島北方沖の浅所に乗り揚げ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"> ・ 船長は、漂流中であっても、常に船位の確認を行うこと。 ・ 船長は、タグボートを使用して操船する場合、タグボートに指示を与えた後、その効果が現れているか確認すること。 |

付図1 航行経路図

