

船舶事故調査報告書

令和7年7月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和6年11月10日 03時56分ごろ
発生場所	福岡県 ^{かん} 苅田町苅田港 苅田港北防波堤灯台から真方位259° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯33° 47.8′ 東経130° 59.4′）
事故の概要	セメント運搬船第二辰巳丸は、着 ^{たづみ} 棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和6年12月17日、主管調査官（門司事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	セメント運搬船 第二辰巳丸、3,175トン（全長94.98m） 142485、東南海運株式会社（船舶所有者）、株式会社辰巳商 会（船舶借入人、運航者）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 航海士A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首に凹損を伴う擦過傷 棧橋 壁面コンクリートに擦過傷、防舷材固定ボルトに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船（船尾船橋型のセメント運搬船）は、船長及び航海士Aほか10人が乗り組み、東西方向に延びる苅田港の企業棧橋（以下「本件棧橋」という。）に出船左舷着けする目的で、同港を南西進していた。 本船は、船首に航海士Aほか4人の乗組員を、船尾に2人の乗組員をそれぞれ配置し、船橋では、船長が舵及びバウスラスターの操作に、機関長が主機の操作に、航海士が船長の補佐及び見張りにそれぞれ当たっていた。 船長は、レーダー画面を見ながら操船に当たり、本件棧橋までの距離が約0.5Mに達したところで、主機を中立運転とした後、前進惰力で本船を南西進させながら本件棧橋に接近させた。 船長は、航海士Aから本件棧橋までの距離が約40mとの報告を受け、本件棧橋と並行状態とするつもりで、主機を微速力後進とした後、右舵一杯、バウスラスターを右舷方一杯として本船を右転させ始めた。 航海士Aは、本件棧橋までの距離が約30mに達し、船長に本件棧橋までの距離を報告し、その後、本船が前進惰力で右転する中、本件棧橋までの距離が約10mに達し、ふだんどおり本件棧橋の至近で右転できると思った。

航海士Aは、本船の船首部が本件棧橋まで約10mに接近しているとの報告のつもりで、船長に「約10m」とのみ報告した。

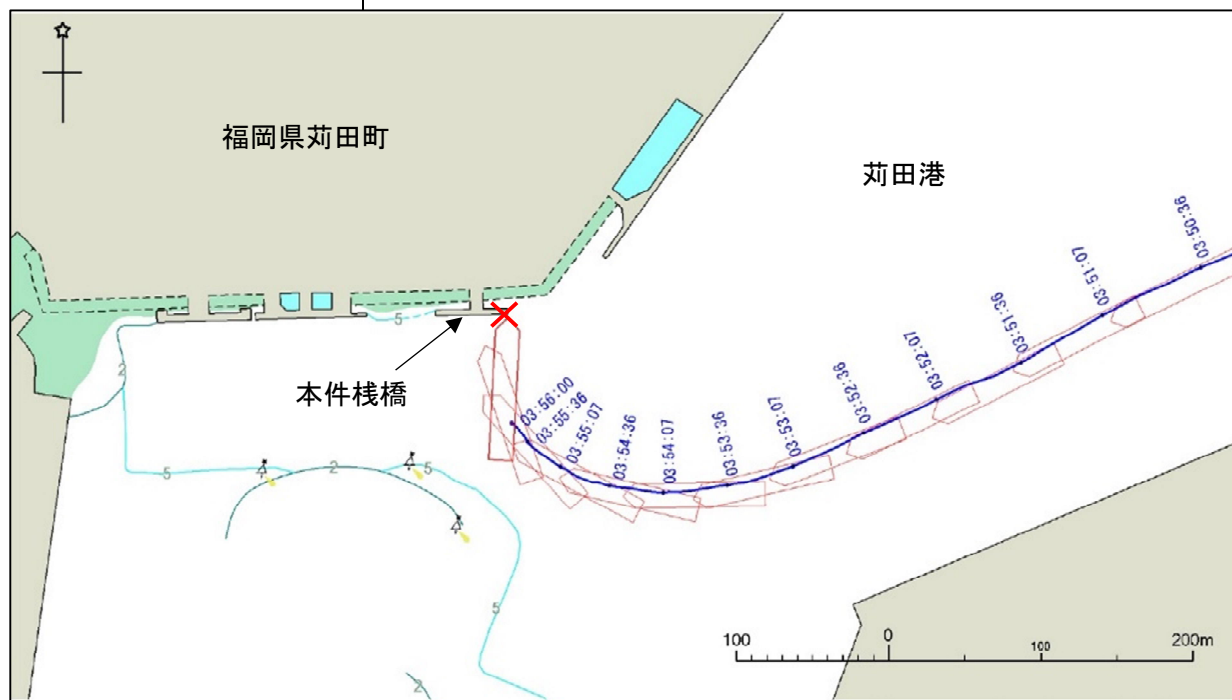
船長は、船橋から本件棧橋を視認できず、本船が前進惰力で右転する中、航海士Aから「約10m」との報告を受けた際、前進惰力が速いなどの報告がなかったので、本船船首部と本件棧橋との間隔を約10m空けて右転することができると思った。

船長は、航海士Aに対して「約10m」の具体的な意味を確認することなく、主機を微速力後進、右舵一杯、バウスラスターを右舷方一杯としたまま操船を続けていたところ、突然、03時56分ごろ船体に衝撃を受けた。

船長は、本船を着棧させた後、本船及び本件棧橋の損傷状況を確認し、本船が本件棧橋に衝突したことを知った。

船長は、本船及び本件棧橋にほとんど損傷がなく、本事故発生が深夜であったので、10時34分ごろ118番通報した。

(図1 参照)



	置を採ることができないまま、本件棧橋に衝突したものと考えられる。 船長は、本事故当時、船橋から本件棧橋を視認できなかったものと考えられる。 船長が、航海士 A から「約 10 m」と報告を受けた際、操船に必要な情報を的確に把握していなかったことは、本事故の発生に関与したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、本件棧橋に着棧作業中、船長が、船橋から本件棧橋を視認できない状況下、航海士 A に対して本件棧橋への接近状況の確認を行わなかったため、本件棧橋に衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず、本件棧橋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及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、着棧作業を行う場合、船首部及び船尾部配置の乗組員との意思疎通をより密に行い、棧橋との距離等操船に必要な情報を継続的かつ的確に得ること。 ・ 船長は、着棧作業中、衝突により自船等に損傷を生じた場合、必要な安全措置を講じるとともに、速やかに海上保安庁に通報すること。