

船舶事故調査報告書

令和8年3月11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
発生日時	令和6年12月26日 10時52分頃
発生場所	山口県下関市下関漁港 下関岬ノ町防波堤灯台から真方位250° 1,820m付近 (概位 北緯33° 56.5′ 東経130° 54.9′)
事故の概要	引船 ^{てんゆう} 天祐丸は、巡視船かのを押航中、かのと共に西風に圧流され、係留中のプレジャーボート ^{きみえい} 君榮丸、プレジャーボート ^{しょうほう} 昭芳丸、プレジャーボート ^{りな} 梨奈及びプレジャーボート ^{ひめ} 姫丸に衝突した。 天祐丸は、右舷船尾外板防舷物に擦過傷を生じ、また、プレジャーボート4隻は、アンカーロープの破断等の損傷を生じた。
事故調査の経過	令和7年3月24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	A 巡視船 かの、358トン 141055、国土交通省 50.40m (Lr) × 8.50m × 4.52m、 アルミニウム合金 ディーゼル機関3基、11,070kW（合計）、 平成21年4月 B 引船 天祐丸、19.44トン 291-17997山口、サンセイ株式会社（A社） 11.83m (Lr) × 4.19m × 1.76m、鋼 ディーゼル機関（船内機）、353.04kW、昭和56年8月 C 引船 若力丸、19トン 273-4654山口、A社 11.94m (Lr) × 5.00m × 2.10m、鋼 ディーゼル機関（船内機）、565.3kW、平成2年4月 D プレジャーボート 君榮丸、5トン未満 291-35874山口、個人所有 6.34m (Lr) × 2.35m × 1.06m、FRP ガソリン機関（船外機）、66.2kW、平成7年12月 E プレジャーボート 昭芳丸、5トン未満 291-34166山口、個人所有

	<p>6.18m (Lr) × 2.03m × 0.57m、FRP ディーゼル機関 (船内機)、47.8kW、平成6年5月</p> <p>F プレジャーボート 梨奈、5トン未満 291-28636山口、個人所有</p> <p>6.72m (Lr) × 2.16m × 0.59m、FRP ディーゼル機関 (船内機)、58.85kW、平成元年4月</p> <p>G プレジャーボート 姫丸、4.8トン 291-42577山口、個人所有</p> <p>10.50m (Lr) × 2.58m × 0.81m、FRP ディーゼル機関 (船内機)、183.9kW、昭和57年10月</p>
乗組員等に関する情報	<p>A ドックマスター 77歳 二級海技士 (航海) 免許年月日 昭和56年3月27日 免状交付年月日 令和2年7月29日 免状有効期間満了日 令和7年7月28日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし B 右舷船尾外板防舷物に擦過傷 C なし D 船首のたつ折損、右舷船尾外板に破損、船尾クリートの曲損 E 船首係留ロープの破断、アンカーロープの破断 F 船首左舷アンカーベット破損、アンカーロープの破断 G 右舷船尾部に擦過傷、アンカーロープの破断</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 6、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ低潮期</p> <p>下関市には、12月25日04時14分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。</p>
事故の経過	<p>A船は、船長ほか乗組員及びドック関係者が乗り組み、令和6年12月26日08時30分頃に下関漁港内のA社岸壁を出航し、下関市六連島北方沖での海上試運転後、10時40分頃にA社岸壁の前面海域に到着した。</p> <p>ドックマスターは、強風注意報が発表され、風速約13m/sの西風が吹く状況下、作業員と共にB船からA船に移乗した。</p> <p>ドックマスターは、A船の操舵室で操船に当たり、接岸作業を行いやすいようにA船を左転させて船首を北向きにした後、A船のウォータージェットの水流が引船を使用する際の支障となるので、A船の機関のクラッチを切り、A船の右舷船尾部からロープを取りB船を頭着けさせ、A船の右舷船首部にC船を右舷着け (A船と船首方向を逆向き) で横着けさせた。(図1参照)</p>

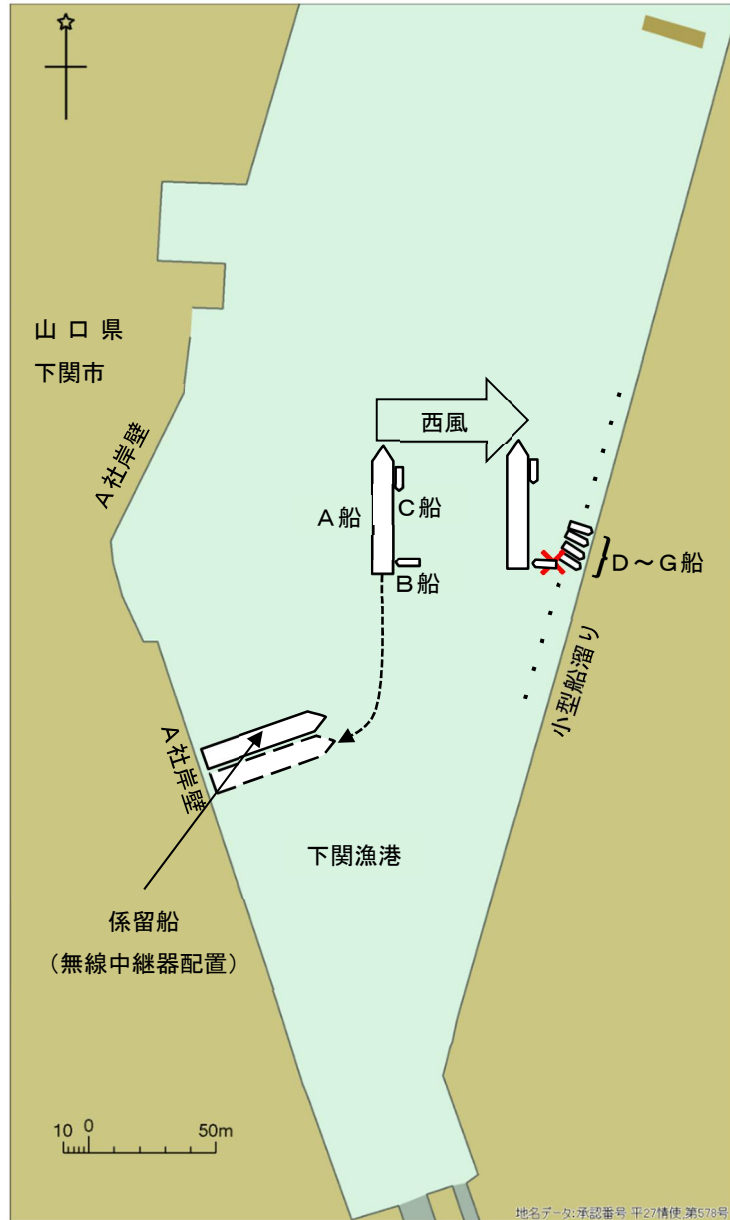


図1 事故発生状況の概要

A船は、A社岸壁に船尾着けで長期係留中のA社所有船舶（以下「係留船」という。）の右舷側に左舷着けで横着けする予定となっていた。

ドックマスターは、A船を後進させるため、C船に対して前進するように小型無線機で複数回指示したが、C船から応答がなく、A船の前部配置の作業員に確認させたところ、C船の小型無線機に感度がなく、また、C船がスロットルレバーを操作しても主機が作動しないことが分かった。

ドックマスターは、A船が、この約2～3分の確認作業の間、西風を受け、対岸の小型船溜りに向かって圧流され、右舷船尾を押していたB船がA船と小型船との間に入り込んで脱出できない状態で対岸に

	<p>接近しつつあったので、A船のクラッチを繋いで両舷機のバケットを内側30度に向けて前進とした。</p> <p>B船は、10時52分頃、右舷船尾部が小型船溜りに無人で係留中のD船、E船、F船及びG船の各船尾部に衝突した。</p> <p>ドックマスターは、A船が前進し始めた後、B船を小型船溜りから離脱させ、A船を両舷前進として北上させた。</p> <p>ドックマスターは、C船からスロットルレバーが復旧したとの無線連絡を受けて、再びA船の右舷船尾部にB船を頭着けにさせ、A船を係留船に左舷着けさせた。</p> <p>A社は、本事故発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>(1) ドックマスターの実務経験</p> <p>ドックマスターは、約10年の実務経験を有し、風速15m/sまでの気象条件下における接岸操船の経験は豊富であった。</p> <p>(2) 小型無線機等の設置状況</p> <p>ドックマスター等が接岸作業時に使用する小型無線機は、係留船に設置された無線中継器を使用して通話する子機タイプのものであった。</p> <p>無線中継器は、移動式であり、A社敷地内で最も感度が良い係留船の船上に設置されていた。</p> <p>C船の小型無線機に異状は認められなかった。</p> <p>(3) 小型無線機の電波の状況</p> <p>ドックマスターは、これまでも、小型無線機が船体の影等になって通話が途切れることがあったので、A船を後進させようとC船に左舵一杯として前進するように小型無線機で指示した際、A船の右舷船首部に横着けしたC船と無線中継器との間の電波がA船の船体で遮られ、C船との通話ができなかったと推定した。</p> <p>(4) C船のスロットルレバーの点検状況</p> <p>C船のスロットルレバーは、本事故後、A社の機関担当者が点検したが、異状は認められず、不具合が再現しなかった。</p>
<p>分析</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>なし</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>(1) 事故発生の状況</p> <p>B船は、約13m/sの西風が吹く状況下、ドックマスターがB船及びC船を使用してA船の接岸作業中、西風を受けて圧流されたことから、右舷船尾部が小型船溜りに無人で係留中のD船、E船、F船及びG船の各船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>(2) ドックマスターからC船への指示状況等について</p>

	<p>A船に乗船していたドックマスターは、A船を後進させようと、C船に対して左舵一杯として前進するように小型無線機で指示しようとしたが、通信障害が発生したことから、ドックマスターの意図がC船に伝わらず、また、C船の主機の不具合を認知することが遅れたものと考えられる。</p> <p>(3) 通信障害が発生した要因について</p> <p>通信障害が発生したのは、A船に乗船していたドックマスターとC船との間の通信が無線中継器を介して行われており、本事故当時、C船と無線中継器との間にA船が位置していたことから、通信電波がA船の船体によって遮蔽されていたことによるものと考えられる。</p> <p>(4) C船がA船を押すことができなかったことについて</p> <p>C船がスロットルレバーを操作しても主機が作動しなかったのは、本事故後のA社の点検で異状は認められず、不具合が再現しなかったことから、スロットルレバーを操作しても主機が作動しなかった状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>(5) B船がD船、E船、F船及びG船に衝突したことについて</p> <p>A船は、A社岸壁の係留船の右舷側に左舷着けで横着けする予定となっており、B船及びC船を使用して接岸作業中、C船の主機が作動せず、C船がA船を押すことができなかったことから、B船1隻のみでは、A船の西風（約1.3m/s）による圧流を食い止めることができなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、約1.3m/sの西風が吹く状況下、ドックマスターが、B船及びC船を使用してA船の接岸作業中、C船に対して小型無線機で指示しようとしたため、通信障害によってC船の主機の不具合を認知することが遅れ、B船によって風による圧流を食い止めようとしたものの、B船の右舷船尾部が小型船溜りに無人で係留中のD船、E船、F船及びG船の各船尾部に衝突したものと考えられる。</p> <p>小型無線機の通信障害は、通信が無線中継器を介して行われていたことから、C船と無線中継器との間の通信電波がA船の船体によって遮蔽されていたことによるものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>ドックマスターは、今後の同種事故等の再発防止のために次の対策を取った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドックマスターは、接岸作業中の無線連絡の不通を防ぐため、A社に依頼してA社岸壁付近における接岸作業時等の電波状況を考慮し、新しい小型無線機に交換した。 ・ドックマスターは、強風が吹く状況下、引船を配置につける際は、圧流を軽減するために接岸される本船の船首を風上に向けた状態とすることとした。 <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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ドックマスターは、接岸作業中に、支援に当たる船舶に不具合が生じた場合、一旦、接舷作業を中止し、支援体制が確保されたことを確認後、あらためて接岸作業を行うこと。・ドックマスターは、作業員及び引船との意思疎通に関して、無線連絡が不通となった場合に備え、船舶に装備されたマイク又はハンドマイク等、小型無線機以外の意思疎通の手段を確保しておくこと。・ドックマスター、各船長等は、作業開始前に各船の無線機器、機関、舵等の点検を行うこと。・港湾事業者等は、業務に必要な通信施設等の不具合を認めた場合、早期に改善措置を講じること。
--	--

付図1 事故発生場所概略図

