

運輸安全委員会は、令和8年1月29日(木)、船舶事故等調査報告書をホームページで公表しました

- 船舶事故調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (9件) [  74KB]
- 船舶事故等調査報告書一覧 (地方事務所取り扱い案件) (軽微) (34件) [  148KB]

上記事故のうち、広島事務所と長崎事務所の船舶事故調査報告書2件について、“概要版”を作成しました  
公表された調査報告書をもとに当協会の責任で編集しましたので、詳細は運輸安全委員会のHPでご確認ください

① コンテナ船A(2507トン) 衝突 (ガントリークレーン等)

境港第2区において、A船は、入港中、2.7knの速力で、ガントリークレーン及び岸壁防舷材に衝突し、船体、ガントリークレーン及び岸壁に損傷を生じた

② 引船A(196トン) 乗揚

夜間、熊本県上天草(かみあまくさ)市上大戸(かみうと)ノ鼻南方沖において、A船は、北西進中、暗岩(干潮時でも水面上に露出しない岩)に乗り揚げ、船体に損傷を生じた

海難防止への  
インフォメーション

# ① コンテナ船A(2507トン) 衝突(ガントリークレーン等)

(境港第2区において、A船は、入港中、2.7knの速力で、ガントリークレーン及び岸壁防舷材に衝突し、船体、ガントリークレーン及び岸壁に損傷を生じた)

## 【事故概要】

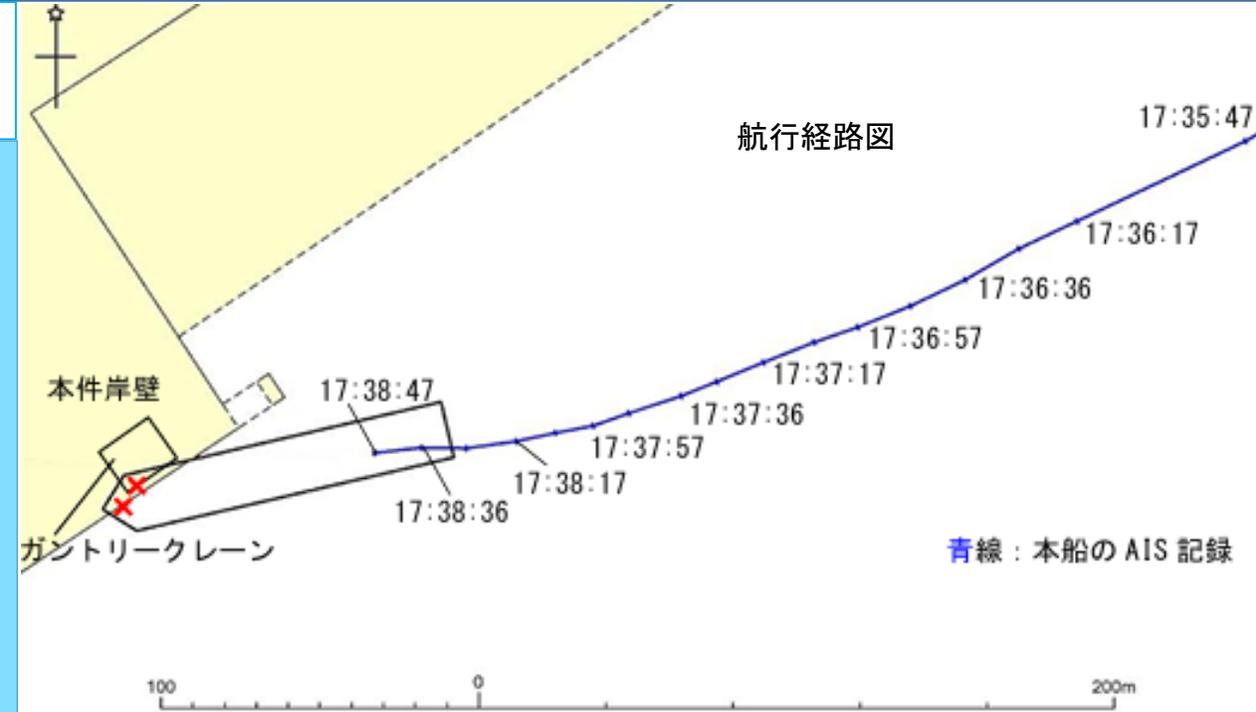
境港第2区において、貨物船A(2507トン、10人乗組、コンテナ264TEU積載)は、入港中、ガントリークレーン及び岸壁防舷材に衝突し、船体、ガントリークレーン及び岸壁に損傷を生じた

## 《原因・背景等》

- ◎ 船長は、本件岸壁の北東端まで約0.5Mとなり、速力が約5.7knになった状況下、バウスラスタ用機関のクラッチを嵌入せずに翼角制御ダイヤルの操作を行っていたため、バウスラスタが作動せず、本船を左回頭させることができないことに慌て、主機を後進としたものの減速が遅れた
- 船長がバウスラスタ用機関のクラッチを嵌入せずに翼角制御ダイヤルの操作を行っていたのは、バウスラスタの操作方法を理解していなかったことによるものと考えられる
- 船長は、本事故当時、主機、舵角及びバウスラスタの制御を操舵室内で行い、機関長を操舵室内で機関監視等に当たらせていた
- 船長は、本事故以前、本船と同程度の総トン数2,464トンの船舶(以下「A船」)の船長として約5年間従事した後、令和6年8月から本船に初めて乗務した。船長は、A船で乗務していた際、バウスラスタの操作をA船の機関長に任せていた。船長は、本船で初めて乗務を開始する前日に乗船し、船橋で前任船長による港内操船の様子を見た。本事故当時、コンテナ船で境港に入港することは初めてであった

## 《再発防止策》

- (1) 入港時にバウスラスタを操作する乗組員は、バウスラスタの取扱説明書を確認した上で操作方法を理解し、慣熟しておくこと
- (2) 船橋当直者は、BTM(Bridge Team Management)の手法を取り入れ、相互に積極的な意思疎通を行い、常に情報及び認識を共有すること
- (3) 船長は、入港時に機器等の不具合によって操船が困難となることに備え、投錨準備をしておくことが望ましい



【発生日時】 令和6年9月6日17時38分頃

【発生場所】 境港第2区

【死傷者】 なし

【損傷等】 本船: 右舷船首部フェアリーダー付近に擦過傷  
 ガントリークレーン: 脚部(海側)に凹損等、免震装置に損傷、走行装置に脱輪及び損傷、走行給電ケーブル装置に損傷、レールクランプに破損等  
 岸壁: 防舷材に破損

\* 本調査報告書は、R8.1.29に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい

海難防止への  
インフォメーション

② 引船A(196トン) 乗揚

(夜間、熊本県上天草(かみあまくさ)市上大戸(かみうと)ノ鼻南方沖において、A船は、北西進中、暗岩(干潮時でも水面上に露出しない岩)に乗り揚げ、船体に損傷を生じた)

【事故概要】

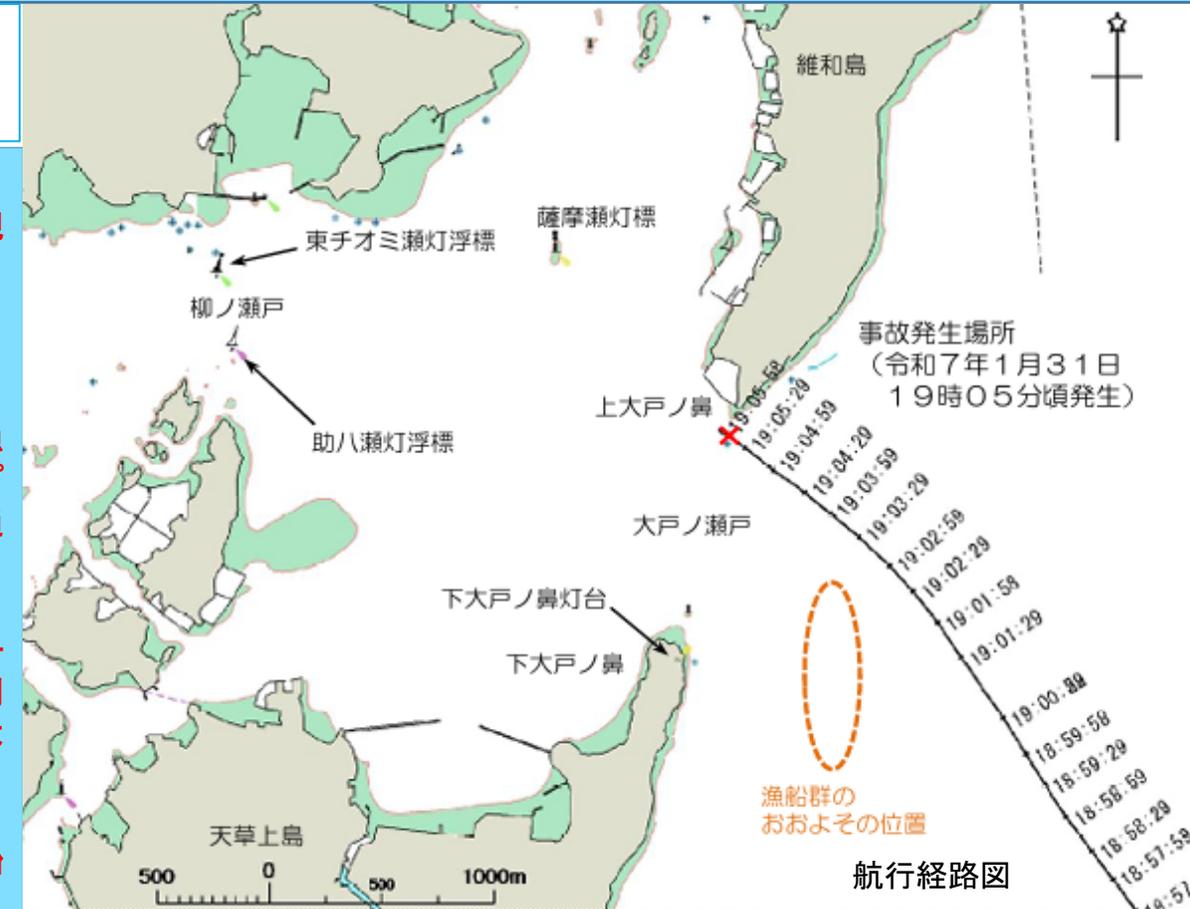
夜間、上大戸ノ鼻南方沖において、引船A(196トン、4人乗組)は、北西進中、暗岩に乗り揚げ、船体に損傷を生じた

《原因・背景等》

- ◎ 船長は、3隻の漁船(以下「漁船群」)を避けること、また、本船と上大戸ノ鼻との接近状況を目視で確認することに意識を向け、自船の進路及び位置を継続的に確認しなかった
- 船長は、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、単独で手動操舵により操船していた
- 船長は、これまでに上大戸ノ鼻東方沖付近で漁船群の集魚灯を見掛けたことがなかったので、漁船群の操業方法が分からず、漁船群が網やロープを使用して操業していた場合、網やロープがプロペラに絡まるおそれがあると思い、漁船群に接近しないよう距離をとって漁船群の北方沖を通ることとした
- 船長は、ふだん船首目標としている灯標や灯浮標の見え方が違っていたので、GPSプロッターの画面を一時見て自船の位置を確認したところ、GPSプロッターに入力された予定針路線の北側を航行していることに気付いた(GPSプロッターの縮尺を最大に拡大しても、暗岩を含む岩礁域は表示されなかった)
- 船長は、上大戸ノ鼻南方沖には暗岩を含む岩礁域が広がっていることを知っていたので、本船をそのまま北西進させ続けると同岩礁域に接近することになった

《再発防止策》

- (1) 船長は、操船中、漁船群を避けることなどに意識を向け過ぎることなく、特に夜間は、目視のほかレーダー、GPSプロッター等の航海計器を活用して自船の進路及び位置を継続的に確認し、岩礁域から十分に離れて航行すること
- (2) GPSプロッターを搭載している船舶の船長は、航行する機会が多い海域には、操船中に岩礁域等に接近しないよう、あらかじめ同プロッターに暗岩の場所や避陰線を入力しておくこと



【発生日時】 令和7年1月31日19時05分頃  
 【発生場所】 熊本県上天草市上大戸ノ鼻南方沖  
 【死傷者】 なし  
 【損傷等】 右舷船首部船底外板に破口及び凹損、右舷中央部船底外板に凹損及び擦過傷、キールに擦過傷

\* 本調査報告書は、R8.1.29に公表されました。詳細は運輸安全委員会のHPでご確認下さい