

船舶事故調査報告書

令和6年1月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|--------------------------|---|
| 事故種類 | 衝突（岸壁） |
| 発生日時 | 令和5年8月17日 07時47分ごろ |
| 発生場所 | 福岡県 ^{かんた} 苅田町苅田港本港13号岸壁 苅田港北防波堤灯台から真方位247°1,200m付近 (概位 北緯33°47.8′ 東経131°00.0′) |
| 事故の概要 | 貨物船 ^{プレシヤス オーシャン} PRECIOUS OCEANは、着岸操船中、岸壁に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和5年8月21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 | 貨物船 PRECIOUS OCEAN（パナマ共和国籍）、9,593トン 9347140（IMO番号）、GUI YANG SHIPPING LTD |
| 乗組員等に関する情報 | 船長（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 船首部に擦過傷 岸壁 車止めに凹損、コンクリートに破損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| 事故の経過 | <p>本船は、船長ほか17人（中華人民共和国籍9人、インドネシア共和国籍8人）が乗り組み、石膏約12,000tを荷揚げする目的で、苅田港沖合の錨地を抜錨し、同港本港13号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向かった。</p> <p>船長は、本件岸壁とほぼ平行に、船首を北西方に向け、本件岸壁沖約220mに至り、反転して右舷着けで係留するため主機を極微速前進とするとともに左舵一杯とし、左舷錨を投下し約1.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で左回頭を始めた。</p> <p>船長は、船首配置員（一等航海士）に岸壁との距離について適宜報告させていたところ、「いつもより近い」との報告を受けた。</p> <p>船長は、左回頭中、本件岸壁に近づく速度が速過ぎると感じ、右舷錨を投下するとともに主機を半速力後進としたが及ばず、本船の船首部が本件岸壁上面の角に衝突した。</p> <p>本船は、本件岸壁に衝突後、約100m後進して着岸操船をやり直し、予定位置に着岸した。</p> <p>船長は、本事故の発生を代理店に連絡し、同代理店が海上保安庁に通報した。</p> <p>船長は、風及び潮の影響を受けず、本件岸壁の周囲には障害となる他船等もない状況であったので、いつもどおりの要領で操船すれば</p> |

| | |
|--------------|---|
| | <p>問題なく着岸することができると思いき、岸壁に近づく速度が速過ぎることに気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p> <p>船長は、先に投下した左舷錨の効きが悪かったかもしれず、船速が予想していたほど減少していなかったのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p> |
| 分析 | <p>本船は、船長が、反転して本件岸壁に右舷着けしようとし、本件岸壁から約220m離れた場所において、左舷錨を投下し約1.5knの速力で左回頭を開始したこと、左回頭を終える前に本件岸壁に接近することとなり、右舷錨を投下するとともに主機を後進としたものの、船首部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、船長が、反転して本件岸壁に右舷着けしようとし、本件岸壁から約220m離れた場所において、左舷錨を投下し約1.5knの速力で左回頭を開始したため、左回頭を終える前に本件岸壁に接近することとなり、船首部が本件岸壁に衝突し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、着岸操船を行う際、十分に安全な速力に減速し、岸壁との距離を十分に確保して操船すること。 ・いつもどおりの操船要領で接岸できる状況であっても、注意が疎かになることなく、状況の変化に迅速に対応できるよう、減速の程度や岸壁との距離の変化の状況等に留意して操船すること。 |

付図1 事故発生経過概略図

