

# 船舶事故調査報告書

平成25年3月7日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成24年8月3日 09時00分ごろ
発生場所	関門港 <sup>たのうら</sup> 田野浦区 <sup>たちのおら</sup> 太刀浦ふ頭 福岡県北九州市所在の部埼 <sup>へさき</sup> 灯台から真方位320° 420m付近 （概位 北緯33° 57.7′ 東経131° 01.2′）
事故調査の経過	平成24年10月2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 押船 第十八 <sup>しやうりゅう</sup> 昇竜丸、19トン 290-54443福岡、村上海事株式会社 10.40m (Lr) × 5.70m × 2.61m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成12年8月 B 起重機船 第十八 <sup>かいせい</sup> 海生号、991.9トン なし、村上海事株式会社
乗組員等に関する情報	船長A 男性 31歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年4月21日 免許証交付日 平成21年10月19日 （平成27年4月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷後部船側外板に亀裂を伴う凹損 岸壁 なし
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船首部をB船船尾凹部 <sup>かんごう</sup> と嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成して福岡県苅田町苅田港を出港し、工事用石材の積荷役を行う岸壁がある太刀浦ふ頭東端の船だまり（以下「本件船だまり」という。）沖に至り、船長AがA船操舵室で操船に当たり、B船の四隅に1人ずつ乗組員を配置して着岸準備を整えた。 船長Aは、東の風が強くて関門海峡の潮流が西流の最強時刻に近いことから、着岸するかどうか迷ったが、着岸時刻に間に合わせようと、全速力前進の速力約4ノット（kn）で本件船だまりの入口に向け

	<p>て南進した。</p> <p>船長Aは、入口に接近中、東風と西流により西方に圧流され、B船船首部にあるスラスタを使用したが圧流に対抗できなかったため、船長Aは、右舷側の岸壁にゆっくりと平行に接触させようとし、機関を後進としたのち、中立として前進行きあしを止めた直後、平成24年8月3日09時00分ごろA船押船列のB船右舷後部船側外板が太刀浦ふ頭岸壁東端に衝突した。</p> <p>船長Aは、大きな衝撃がなかったため、着岸したところ、B船右舷後部船側外板に亀裂を伴う凹損を確認したため、積荷役を中止し、苅田港に帰港して修理を行った。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 東、風速 約8m/s、視界 良好</p> <p>海象：波浪 東、波高 約1m</p> <p>海上保安庁刊行の潮汐表によれば、早鞆瀬戸の西流最強時刻は09時11分であり、流速は6.9knであった。</p>
その他の事項	<p>船長Aは、A船押船列で月平均1回、これまでに5回ほど太刀浦ふ頭へ着岸しているほか、引船を操船して着岸した経験もあった。</p> <p>海上保安庁刊行の瀬戸内海水路誌には、関門港田野浦区の潮流に関して次の記述がある。</p> <p>早鞆瀬戸中央部の転流（西流から東流）時には部埼から干珠島に至る付近は、既に30分～1時間30分前に東流に転じ、門司埼東陰に小環流が生じる。この環流は次第にその区域を拡大し、西流の初期まで持続する。このため、田野浦ふ頭、太刀浦ふ頭沖から門司埼付近に至る蛸ノ辻以南の海域では常に西流する。</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船押船列は、太刀浦ふ頭東端の本件船だまりに着岸しようとして本件船だまりの入口を通過する際、約8m/sの東風が吹き、潮流が西流の最強時刻の約11分前であったため、船長が、着岸を行うかどうか迷ったものの、着岸時刻に間に合わせようとして本件船だまりの入口を通過しようとしたことから、東風と西流により圧流され、B船右舷後部船側外板が太刀浦ふ頭岸壁東端に衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>A船押船列は、太刀浦ふ頭東端の本件船だまりに着岸しようとして本件船だまりの入口を通過する際、約8m/sの東風が吹き、潮流が西流の最強時刻の約11分前であったため、船長が、着岸を行うかどうか迷ったものの、着岸時刻に間に合わせようとして本件船だまりの入口を通過しようとしたため、東風と西流により圧流され、B船右舷後部船側外板が太刀浦ふ頭岸壁東端に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

<b>参考</b>	<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"><li>・ 可航幅が狭い船だまりの入口を通過する際は、風や潮流による圧流を考慮した針路とすること。</li><li>・ 風や潮流が強い場合は、可航幅が狭い船だまりの入口における通過時期の変更を考慮すること。</li></ul>
-----------	---