

## 船舶事故調査報告書

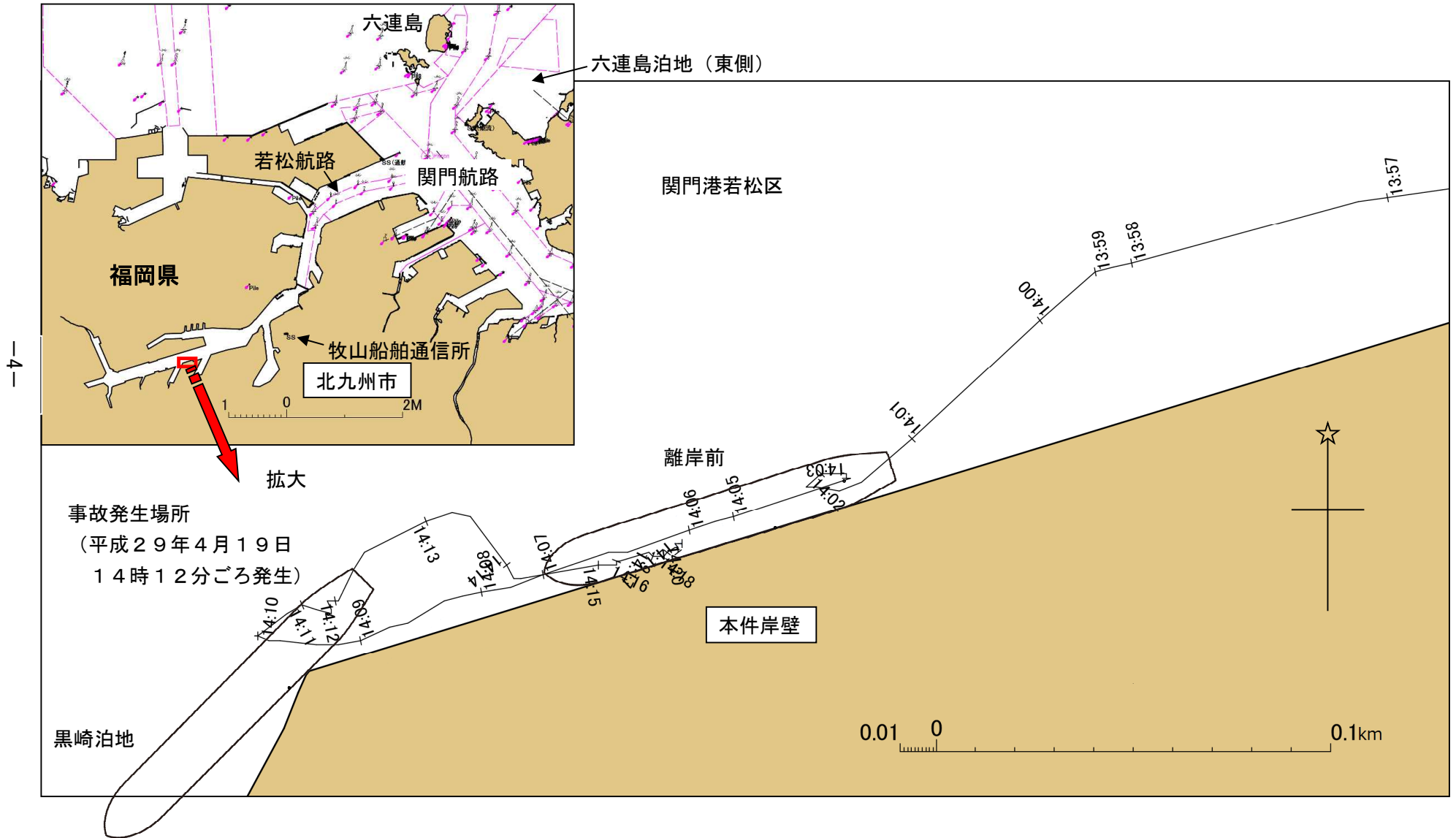
平成30年3月14日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 佐藤 雄 二（部会長）  
 委 員 田 村 兼 吉  
 委 員 岡 本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成29年4月19日 14時12分ごろ
発生場所	関門港若松第1区黒崎2号岸壁 <small>まきやま</small> 牧山船舶通航信号所から真方位254° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 52.8′ 東経130° 46.5′）
事故の概要	貨物船 <small>ウエン チェン</small> WEN CHENGは、離岸する際、岸壁に衝突した。 WEN CHENGは、左舷中央部外板に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月11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	貨物船 WEN CHENG（トーゴ共和国籍）、2,423トン 8896819（IMO番号）、ZHENG SHUN SHIPPING CO.,LTD 92.43m×13.50m×7.00m、鋼 ディーゼル機関、1,324kW、1994年（建造）
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍） 男性 39歳 締約国資格受有者承認証 船長（トーゴ共和国発給） 交付年月日 2014年9月24日 （2018年8月12日まで有効） 水先人 男性58歳 関門水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成29年1月13日 免状交付年月日 平成29年1月13日 有効期間満了日 平成34年1月12日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷中央部外板に凹損 岸壁 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約10m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長ほか10人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、山口県下関市六連島泊地（東側）で水先人を乗せ、空船状態（船首約1.4m、船尾約3.2mの喫水）で、平成29年4月19日12時4

	<p>5分ごろ関門港若松第1区黒崎2号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に向け、同泊地を発した。</p> <p>本船は、操舵室において、船長が操船を指揮し、操舵手が手動操舵の配置について機関操縦を兼ね、水先人が水先業務に当たり、奥洞海航路を航行中、13時42分ごろ奥洞海航路第4号灯浮標付近で、右舷船尾にタグボート1隻を取った。</p> <p>本船は、本件岸壁の北方沖に達し、前進行きあしが約1ノットの対地速力となった頃、右舷船首方から強い風を受けて岸壁に寄せられ、水先人が予定していた右舷錨の投入ができないまま、14時00分ごろ本件岸壁に左舷着けした。</p> <p>水先人は、着岸後、船長から錨の投入を強く要求されたことから、本船を再度離岸させ、岸壁から30～40m離して右舷錨を2節投入することとし、左舷の船首索を1本取った状態で右舵一杯をとり、主機を極微速力前進として、タグボートに極微速力の半分程の推力で船尾を引かせながら、ゆっくりと離岸を開始した。</p> <p>本船は、水先人が、主機を微速力前進に増速したが、岸壁との距離が思ったほど離れずに前進を始め、船首索が張ってきたので同索を開放し、右舵一杯の状態タグボートに少し強く引かせれば、岸壁と平行に離岸するものと思い、タグボートに微速で引かせたところ、本船の船首が徐々に左方に振れながら、若松第1区黒崎泊地に向けて進出した。</p> <p>本船は、水先人が、黒崎泊地への進出を止めようと主機を微速力後進に操作したところ、行きあしが止まったが、南東方へ圧流され、14時12分ごろ左舷中央部が本件岸壁西端の角部に衝突した。</p> <p>本船は、岸壁に衝突した後、船長が操船に当たり、本件岸壁に左舷着けで着岸した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>水先人は、水先免許取得後、本件岸壁に着岸するのは本事故時が初めてであった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、関門港若松区において、右舷船首方から風を受ける状況下、右舷錨投入の目的で、右舷船尾にタグボートによる操船支援を受けて本件岸壁から前進で離岸する際、水先人が、予定の離岸距離を確保できない状態で、本件岸壁の角部を過ぎてタグボートにより強く引かせたことから、左回頭を始めて風の影響をより強く受け、圧流されて本件岸壁西端の角部に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、関門港若松区において、本船が、右舷船首方から風を受</p>

	<p>ける状況下、右舷錨投入の目的で、右舷船尾にタグボートによる操船支援を受けて本件岸壁から前進で離岸する際、水先人が、予定の離岸距離を確保できない状態で、本件岸壁の角部を過ぎてタグボートにより強く引かせたため、左回頭を始めて風の影響をより強く受け、圧流されて本件岸壁西端の角部に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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>・ 風が強い状況で離着岸する際、操船が困難な場合には、必要な数のタグボートを配置すること。</li> </ul>

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録（抜粋）

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
13:56:54	33-52-54.6	130-46-43.8	251.0	1.2
13:57:35	33-52-54.4	130-46-42.6	263.2	1.5
13:58:59	33-52-53.9	130-46-40.1	253.9	1.0
14:00:00	33-52-53.5	130-46-39.4	208.0	1.1
14:01:06	33-52-52.5	130-46-38.2	226.5	1.5
14:01:54	33-52-52.1	130-46-37.1	273.2	0.7
14:02:54	33-52-52.2	130-46-37.5	143.7	0.3
14:03:13	33-52-52.1	130-46-37.5	161.3	0.0
14:03:54	33-52-52.1	130-46-37.6	138.0	0.1
14:06:06	33-52-51.7	130-46-36.0	256.0	1.1
14:06:45	33-52-51.5	130-46-35.2	266.3	0.8
14:08:05	33-52-51.2	130-46-33.9	260.4	1.0
14:09:05	33-52-50.8	130-46-32.7	251.3	1.2
14:10:05	33-52-50.9	130-46-31.7	282.2	0.5
14:10:55	33-52-51.1	130-46-32.0	041.5	0.7
14:11:30	33-52-51.1	130-46-32.4	113.4	0.6
14:11:55	33-52-51.1	130-46-32.4	326.4	0.2
14:12:55	33-52-51.6	130-46-32.8	036.8	1.0
14:14:15	33-52-51.4	130-46-34.2	150.8	1.0
14:15:31	33-52-51.4	130-46-35.0	078.0	1.0
14:16:01	33-52-51.5	130-46-35.2	053.1	0.2
14:17:16	33-52-51.5	130-46-35.6	077.7	0.1
14:17:56	33-52-51.5	130-46-35.7	005.7	0.0

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路は真方位である。