

## 船舶事故調査報告書

平成31年2月20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	平成30年5月12日 09時06分ごろ
発生場所	関門港門司区西海岸ふ頭門司2号岸壁西側 門司西海岸5号防波堤灯台から真方位233°648m付近 （概位 北緯33°56.6′ 東経130°57.2′）
事故の概要	セメント運搬船第八ゆたか丸は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	平成30年6月14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実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	セメント運搬船 第八ゆたか丸、2,947トン
船舶番号、船舶所有者等	141875、豊鶴海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首及び左舷船首部外板に凹損 岸壁 コンクリートに擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 北東流約0.8ノット（kn）
事故の経過	<p>本船は、船長ほか8人が乗り組み、ばらセメントを積載し、関門港門司区に向けて福岡県苅田町苅田港を出港した。</p> <p>本船は、関門橋東方沖で、約13.0knの速力（対地速力、以下同じ。）から約10.5knとし、左回頭して着岸予定の関門港門司区西海岸ふ頭門司4号岸壁沖約1,000m付近を南南東進した。</p> <p>船長は、本船の速力が速いと思い、主機を中立運転に続いて微速力後進とし、同時に本船が潮流で左方（北東方）に圧流されているのを認識した。</p> <p>本船は、船長が、ほぼ直角に連なる関門港門司区西海岸ふ頭門司2号岸壁の西端と同ふ頭門司3号岸壁東端との角部（以下「本件岸壁」という。）に極度に近づくことになると思い、本件岸壁から離れるよう右舷方にバウスラストを使用しながら主機を緊急後進として右舷錨を投入したが、効果がなく、約6.0knの速力で南東進しながら、左舷船首部が本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船が関門橋下を通過後、もう少し早く減速していれば、反流の潮流に圧流されても、本船の船首が本件岸壁に到達する前に本船を後進させ、本件岸壁から離れることができたと思事故後に思った。</p> <p>船長は、反流の潮流があることは予測していなかったものの、潮流</p>

	<p>の影響を受けることは認識していたので、タグボートを使用すれば良かったと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、北東流約0.8knの潮流のある状況下、関門港門司区西海岸ふ頭門司4号岸壁に着岸作業中、約6.0knの速力で本件岸壁北端付近に近接したことから、バウスラストを使用しながら主機を緊急後進として右舷錨を投入したものの、潮流に圧流されて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、本船が、北東流約0.8knの潮流のある状況下、関門港門司区西海岸ふ頭門司4号岸壁に着岸作業中、約6.0knの速力で本件岸壁北端付近に近接したため、バウスラストを使用しながら主機を緊急後進として右舷錨を投入したものの、潮流に圧流されて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"> <li>・潮流の影響を受ける岸壁に入港する際は、周囲の障害物に近づき過ぎることのないよう安全な速力で十分に離れて航行すること。</li> <li>・入航に際して、潮流などの影響が大きく、安全な操船が困難と考えられるときは、タグボートを使用することが望ましい。</li> </ul>