

船舶事故調査報告書

令和2年3月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和元年5月11日 11時22分ごろ
発生場所	関門港小倉区セメント専用船岸壁 製鉄戸畑泊地導灯（後灯）から真方位140° 1,343m付近 （概位 北緯33° 54.4′ 東経130° 51.3′）
事故の概要	貨物船博勇丸は、離岸操船中、着岸中のセメント運搬船高陽丸に衝突した。
事故調査の経過	令和元年6月7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 船舶番号、船舶所有者等	A セメント運搬船 高陽丸、748トン 136828、山陽海運株式会社 B 貨物船 博勇丸、499トン 141478、株式会社G LINE JAPAN
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、二級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に凹損、右舷中央部ハンドレールに曲損 B 右舷船尾部ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長Aほか6人が乗り組み、北方及び東方に向けて「L」の字状に延びているセメント専用船岸壁（以下「本件岸壁」という。）に北方を向いて左舷着けで着岸中、右舷中央部にB船の右舷船尾部が衝突した。 B 船は、船長Bほか5人が乗り組み、東方に向かう潮流の影響がある状況下、本件岸壁に東方を向いて着岸した状態から離岸操船中、左舷錨を入れて前進した後、舵及びバウスラストを使用して船尾を左方に振ったところ、船尾方に着岸中のA船との船間距離が十分にとられておらず、船尾方に圧流されてA船に衝突した。
分析	A 船は、着岸中、B船が衝突したものと考えられる。 B 船は、東方に向かう潮流の影響がある状況下、離岸操船中、船尾方に着岸中のA船との船間距離が十分にとられていない状態で、船尾を左方に振ったことから、船尾方に圧流され、右舷船尾部がA船の右舷中央部に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、B船が、東方に向かう潮流の影響がある状況下、離岸操船中、船尾方に着岸中のA船との船間距離が十分にとられていない状態

	<p>で、船尾を左方に振ったため、船尾方に圧流され、A船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</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>・港内から出港する場合は、風、波及び潮流の影響を考慮して周囲の他船との距離を十分にとること。</li></ul>