

船舶事故調査報告書

令和4年11月30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4年5月9日 18時56分ごろ
発生場所	関門港小倉区 小倉日明 ^{ひあがり} 第2防波堤灯台から真方位253° 1.3海里付近 (概位 北緯33° 54.3′ 東経130° 51.3′)
事故の概要	貨物船泰山 ^{たいざん} は、離岸作業中、着棧中のセメント運搬船第二神陽丸 ^{しんやう} に衝突した。
事故調査の経過	令和4年5月27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	A セメント運搬船 第二神陽丸、749トン 135438、たをの海運株式会社、有限会社博洋興産（船舶借入人） B 貨物船 泰山、288トン 144110、株式会社広島 SHIPPING
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	関門港小倉区には、南西方から北東方に向かって延びる原料岸壁があり、セメント運搬船専用棧橋を含む2つの棧橋及び防波堤1つが同岸壁から北西方に向かって突き出していた。 A船は、船長Aほか5人が乗り組み、セメント運搬船専用棧橋北面に、船首を北西方に向け、船尾端を原料岸壁から数m離して左舷着けで着棧していたところ、右舷船尾部に原料岸壁前で離岸作業中のB船の右舷船尾部が衝突した。 B船は、船長Bほか2人が乗り組み、原料岸壁に、船首を北東方に向け、船尾端をA船の右舷船尾部から約13m離して右舷着けで着岸した後、陸上荷役施設が使用できる位置に移動する目的で、船尾端がA船の同部から約3mとなる位置まで係船索を使用して移動した。 B船は、荷役作業を終え、船長Bが船橋に、他の乗組員が船首尾の配置にそれぞれつき、出港準備作業を始めた。 船長Bは、ふだんと同じように、B船の前進を抑える目的で前部スプリングライン（以下「本件係船索」という。）を残して全ての係船

	<p>索を放した後、右舵一杯（舵角約60～70°）として主機を極微速力前進にかけ、バウスラスターを左一杯とし、B船の船首尾線が原料岸壁に平行となる状態を保ちながらB船を同岸壁から離すこととした。</p> <p>船長Bは、B船の主機、舵及びバウスラスターを前記のとおりを使用すると、B船が前進するだろうと考えていたものの、船尾方のA船の存在も気になったので、念のため本件係船索を約3～5m伸ばさせて長さ約33～35mとし、本件係船索以外の係船索を全て放した。</p> <p>船長Bは、B船の主機、舵及びバウスラスターを前記のとおりを使用して離岸操船を開始し、本件係船索を伸ばさせたことに加えて主機を前進としているのでB船がA船に接近することはないと思い、前方の防波堤との距離を看視することに意識を向けた。</p> <p>B船は、船長Bが、船尾配置の乗組員からB船が後方のA船に接近している旨の報告を受け、B船が後方に移動していることに気付き、船首配置の乗組員に本件係船索を放すよう指示するとともに主機の出力を上げたものの、A船に衝突した。</p> <p>船長Bは、本事故発生場所において、後方至近に他船が着棧している状態からB船を離岸させることが初めてであった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B船が本件係船索を取った状態で原料岸壁から離れるにつれ、本件係船索が原料岸壁に対して直角になろうとしてB船を後方（南西方）に移動させようとする作用が働くことを承知していたものの、同作用の力よりも主機を前進にかけた前進力の方が勝っているはずなので、B船が後方に移動することはないと思っていた。</p> <p>船長Bは、B船を前方に約10m移動させることが可能であったので、本件係船索をもう少し伸ばさせた状態としてから離岸作業を行えば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は左舷着けで着棧中、B船がA船に衝突したものと推定される。</p> <p>B船は後方に着棧していたA船の至近で離岸作業中、船長Bが、本件係船索がB船を後方（南西方）に移動させようとする作用が働くことを承知していたものの、主機を前進にかけており、A船に接近することはないと思い、前方の防波堤との距離を看視することに意識を向け、本件係船索を放さないまま主機の前進を続けたことから、本件係船索の作用によりB船が後方に移動していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件係船索を取った状態で原料岸壁から離れるにつれ、本件係船索が原料岸壁に対して直角になろうとしてB船を後方に移動させる作用が働き、同作用の力が主機を極微速力前進にかけていることによる前進力を上回っていたことから、後方に移動したものと考えら</p>

	れる。
原因	<p>本事故は、B船が後方に着棧していたA船の至近で離岸作業中、船長Bが、本件係船索がB船を後方（南西方）に移動させようとする作用が働くことを承知していたものの、主機を前進にかけており、A船に接近することはないと思い、前方の防波堤との距離を看視することに意識を向け、本件係船索を放さないまま主機の前進を続けたため、本件係船索の作用により後方に移動していることに気付かず、A船と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、離岸操船を行う際、特定の方向だけに注意を向けることなく、常時、自船の動きと周囲の状況に注意を払うこと。 ・ 船長は、やむを得ず他船やその他の障害物の至近で離岸作業を行う際、事前に係船索を使用して可能な限り他船やその他の障害物から離れてから行うこと。