

船舶事故調査報告書

令和6年10月2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	令和6年3月26日 13時31分ごろ
発生場所	関門港 ^{たのうら} 野浦区 ^{たのうら} 太刀浦ふ頭太刀浦8号岸壁 部埼灯台から真方位304° 1,710m付近 (概位 北緯33°58.1′ 東経131°00.5′)
事故の概要	コンテナ船 ^{エバー} EVER CHANT ^{チャント} は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年3月28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	コンテナ船 EVER CHANT（パナマ共和国籍）、17,933トン 9869980（IMO番号）、KYOWA KISEN CO.,LTD、GREEN SPANKER SHIPPING S.A.
乗組員等に関する情報	船長（ミャンマー連邦共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （パナマ共和国発給） 水先人、関門水先区一級水先人水先免状
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船尾部外板に破口を伴う擦過傷 岸壁 コンクリートに擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 14m/s以上、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の中央期、潮流 東流約2.0 ノット（kn）（早鞆瀬戸） 福岡県北九州市には、3月25日10時26分に強風及び波浪注意 報がそれぞれ発表され、本事故当時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか19人（全員ミャンマー連邦共和国籍）が乗り組 み、コンテナを半載して西北西方に延びる太刀浦ふ頭の太刀浦7号岸 壁（以下、岸壁については「太刀浦」を省略する。）に向け、北九州 市部埼南東方沖を航行中、水先人が乗船した。 水先人は、船長とパイロットカード等を使用して打合せを行い、風 が強く吹いていることが発表されていたので、次のことを含む操船計 画を説明した。 (1) タグボート2隻を使用すること。 (2) ふだんと同様に風や潮流の影響を考慮し、7号岸壁沖約150 mのところと同岸壁と並行の状態として本船を停止させるこ と。 (3) バウスラスターを使用しながらタグボート2隻に本船をpushさ せて7号岸壁に左舷着けすること。 本船は、船首部及び船尾部にそれぞれ乗組員を配置し、船橋では、

船長が操船の指揮をとり、水先人が水先業務を行い、航海士がエンジンテレグラフで主機の操作に、操舵手が操舵にそれぞれ当たっていた。

水先人は、本船の右舷船首部及び右舷船尾部にタグボート（以下、右舷船首部のタグボートを「船首タグ」、右舷船尾部のタグボートを「船尾タグ」という。）の各タグラインをそれぞれ係止して配置した後、両タグを伴走させながら航行を続けた。

水先人は、本船が部埼北東方沖を約8knの速力（対地速力、以下同じ。）で通過した後、7号岸壁沖150m付近に配置していた綱取り船から適宜同岸壁付近における風や潮流の状況連絡を受けるとともに、同船に向けて徐々に速力を落としながら本船を西北西進させた。

水先人は、本船が32号岸壁沖に至ったころ、風が強く吹いていなかったため、ふだんどおり本船の前進速力を抑制する目的で、船尾タグに対して適宜指示しながら、本船を6時方向（船尾方向）に引かせ始めた。

水先人は、本船が約2knの速力で8号岸壁の東端を通過したとき、風に圧流されてふだんよりも7号岸壁に接近した状態であったものの、タグボート2隻を使用している上、風速が約10m/sであったので、着岸作業に支障はないと思い、同作業を続けた。

水先人は、その後、左舷ウイングに出ようとしたころ、突然、風速約14m/sの北からの風を右舷方から受け、本船が急激に左舷方に圧流され始めたことに気付いた。

水先人は、左舷ウイングに出た後、更に風速が強まったと感じたので、船首タグ及び船尾タグに対して全速力で3時方向（右舷方向）に引くよう指示した。更に船長に対してバウスラスターを右舷方一杯に作動させるよう指示したが、本船の圧流を抑えることができなかった。

水先人は、一旦、本船を8号岸壁に着岸させようとしたものの、本船がそのまま圧流を続けて左舷船尾部が8号岸壁に接近するので、キック（舵を取った側と反対方向に船尾が押し出される作用）を利用して左舷船尾部が同岸壁から離れるよう、船長に対して左舵一杯及び極微速力前進を指示したが、効果を得られず、本船の左舷船尾部が8号岸壁に接触した。

水先人は、衝撃を感じなかったものの、船長から本船の左舷船尾部が8号岸壁に接触したことを聞き、本事故の発生を知った。

船舶代理店の担当者は、7号岸壁で待機していたところ、本事故の発生を目撃し、同店の担当課を経由して海上保安庁に通報した。

水先人は、本船を7号岸壁に着岸させた後、本船及び8号岸壁の損傷状況を確認した。

（付図1 航行経路図 参照）

	<p>水先人は、令和2年3月に関門水先区水先人を開業し、7号岸壁への水先業務経験は約50隻であった。</p> <p>水先人は、太刀浦ふ頭の岸壁が風や潮流の影響を受けやすいことを知っていたので、事前に自身で気象及び海象情報を確認していた。また、水先艇に乗船して同ふ頭沖を通過して本船に向かう際、太刀浦ふ頭沖では風が強く吹いていないことを確認していた。</p>
分析	<p>本船は、強風注意報発表下、北風を右舷方から受けながら着岸作業中、水先人が、着岸作業に支障はないと思い、ふだんよりも7号岸壁に接近した状態で着岸作業を続けたことから、北からの突風により左舷方へ横流れし、タグボート2隻で本船を引かせたものの、制御できないまま圧流され、8号岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、ふだんよりも7号岸壁に接近した状態であったものの、タグボート2隻を使用している上、風速が約10m/sであったことから、着岸作業に支障はないと思ったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、強風注意報発表下、本船が北風を右舷方から受けながら着岸作業中、水先人が、着岸作業に支障はないと思い、ふだんよりも7号岸壁に接近した状態で着岸作業を続けたため、北からの突風による左舷方への横流れを制御できないまま圧流され、8号岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>(1) 関門水先区水先人会により講じられた措置</p> <p>関門水先区水先人会は、本事故後、水先人に対して操船シミュレーターによる本事故同様の気象条件を再現した本事故発生海域での操船訓練を受講させるとともに、下記の再発防止対策を所属会員に周知して注意喚起を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 向岸風、向岸流下では、岸壁の角を十分に離して航行すること。 ・ 向岸風、向岸流の予想される岸壁前では、100m以上離し、並行に停止してから岸壁に寄せていくこと。 <p>(2) 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"> ・ 水先人は、強風注意報が発表されている状況下、風や潮流の影響を受けやすい岸壁に着岸作業を行う場合、突風により岸壁側に圧流されるおそれがあることを考慮し、岸壁との距離を十分に確保した状態で行うこと。また、綱取り船、タグボート及び本船の乗組員との意思疎通をより密に行い、岸壁との距離等操船に必要な情報を継続的かつ的確に得るとともに、安全に着岸ができないと判断した際は躊躇せず着岸作業を中止すること。

付図1 航行経路図

