

船舶事故調査報告書

令和6年11月20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6年5月11日 11時40分ごろ
発生場所	関門港若松区安瀬 ^{あんせ} 公共岸壁 若松洞海湾口防波堤灯台から真方位278° 1.9海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.7′ 東経130° 48.8′）
事故の概要	貨物船 ^{エス マーメイド} S MERMAIDは、着岸操船中、係留して荷役作業中の貨物船第八阿州山丸 ^{あしゅうざん} に衝突した。
事故調査の経過	令和6年5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 貨物船 S MERMAID（大韓民国籍）、1,599トン 9344887（IMO番号）、 DONGBANG TRANSPORT LOGISTICS CO.,LTD. B 貨物船 第八阿州山丸、499トン 136548、三池海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、一級航海士免状（大韓民国発給） 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 右舷船尾部スタンション（手すり）の折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時 北九州市には、5月11日07時34分に強風注意報が発表され、 本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか12人（大韓民国籍2人、インドネシア共和国籍6人、ミャンマー連邦共和国籍4人）が乗り組み、安瀬公共岸壁に船首を北西に向けて出船左舷着けで荷役中のB船の南東側の岸壁に入船右舷着けで着岸する目的で、約3m/sの南南東風を受けながら、B船の右舷至近を約1ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南進した。 A船は、船長Aが、約3m/sの南南東風であれば、B船の右舷至近を安全に通過できると思い、南進中、突然、10m/sを超える東風が吹いて西方へ圧流され始め、B船に接近していることに気付いたものの、どうすることもできずに、右舷船尾部がB船の右舷船尾部に衝突した。 船長Aは、本事故当時、本件岸壁への着岸操船が2回目であった。 船長Aは、本事故当時、強風注意報が発表されていることを知らな

	<p>かった。</p> <p>船長Aは、離着岸操船において、突風が吹くことを考慮して係留中の船舶や岸壁との距離を確保しておけば、本事故の発生を防ぐことができたと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bほか3人が乗り組み、安瀬公共岸壁で荷役中、A船が衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で、A船がB船に衝突したことを知り、118番通報した。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、強風注意報が発表されている状況下、着岸予定岸壁に接近中、B船が船首を北西に向けて停泊中、船長Aが、B船の至近を約1knの低速力で南進したことから、東からの突風により船体の制御ができなくなり、西方に圧流され、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、約1knの低速力であったことから、風の影響を受けやすい状態であったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、強風注意報が発表されていることを知らなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船首を北西に向けて停泊中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、強風注意報が発表されている状況下、着岸予定岸壁に接近中、B船が船首を北西に向けて停泊中、船長Aが、B船の至近を約1knの低速力で南進したため、東からの突風により船体の制御ができなくなり、西方に圧流され、B船に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、離着岸操船を行う際、事前に詳細な気象情報を入手しておくこと。 ・ 船長は、離着岸操船を行う際、突風が吹くことを考慮して係留中の船舶や岸壁との距離を十分に確保すること。

付図1 航行経路図

