

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和5年7月6日 13時05分ごろ
発生場所	関門港若松第1区妙見泊地OEOOC岸壁棧橋 牧山信号所から真方位251° 1.6海里付近 (概位 北緯33° 52.8′ 東経130° 46.9′)
事故の概要	押船第二北九丸は、はしけ北九号と押船列を構成して着棧操船中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和5年8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	A 押船 第二北九丸、57トン 143692、玄洋海砂採取販売協同組合 B はしけ 北九号、総トン数なし なし、北九州開発株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に破口 B なし 棧橋 棧橋にねじれ損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.1m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、B船の船尾凹部に船首を連結して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、妙見泊地のOEOOC岸壁棧橋（以下「本件棧橋」という。）に出船左舷着けで着棧して揚げ荷役を行う目的で、同泊地に向けて航行した。 船長Aは、右舷正横に本件棧橋が見えたので、左舵を取り、B船のバウスラストを使用して左回頭を始めたところ、A船の右舷船尾部が本件棧橋に接近していることに気付き、舵を中央に戻して主機を全速力前進としたものの、約1.5ノットの対地速力で、A船の右舷船尾部が本件棧橋に衝突した。 船長Aは、負傷者及び船体損傷の有無を確認した後、船舶所有者に連絡し、A船押船列を本件棧橋に着棧させた。 船長Aは、本件棧橋に約20回着棧した経験があった。 船長Aは、ふだんは、本件棧橋から約10m離れたところでA船押船列を左回頭させていたが、着棧に時間が掛かっていたので、本事故当時は、着棧操船に要する時間を短縮しようと、本件棧橋との距離を狭めて回頭させた。

	(付図1 事故発生場所概略図 参照)
分析	A船押船列は、本件棧橋への着棧作業中、船長Aが、着棧操船に要する時間を短縮しようと、ふだんより本件棧橋との距離を狭めて左回頭したことから、A船の右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、A押船列が、本件棧橋への着棧作業中、船長Aが、着棧操船に要する時間を短縮しようと、ふだんより本件棧橋との距離を狭めて左回頭したため、A船の右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・船長は、ふだんの着岸要領を変更する場合は、針路、速力等の制御を事前の計画に基づいて慎重に行うとともに、乗組員に着岸要領をあらかじめ共有し、船体の棧橋等への接触防止を図ること。

付図1 事故発生場所概略図

