

船舶事故調査報告書

令和6年5月29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5年1月10日 09時38分ごろ
発生場所	関門港 ^{たのうら} 野浦区 ^{たち} 太刀浦8号岸壁 部埼灯台から真方位304° 1.0海里（M）付近 （概位 北緯33° 58.1′ 東経131° 00.4′）
事故の概要	貨物船 ^{エバーコンフォーム} EVER CONFORMは、係留中、また、貨物船ポテト丸は、着岸作業中、ポテト丸がEVER CONFORMに衝突した。
事故調査の経過	令和5年1月16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 EVER CONFORM（パナマ共和国籍）、18,658トン 9913846（IMO番号）、NISSEN KAIUN CO.,LTD、 SOUTHERN ROUTE MARITIME S.A. B 貨物船 ポテト丸、749トン 143044、有限会社エヴァライン
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍）、免状不詳 B 船長B、一級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 B 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷、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、風力 3～4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 西流約4～7ノット (kn)
事故の経過	A 船は、船長Aほか21人（大韓民国籍3人、ミャンマー連邦共和国籍18人）が乗り組み、太刀浦8号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を西北西に向けて左舷着けで係留中、右舷船尾部にB船の右舷船尾部が衝突した。 B 船は、船長Bほか4人が乗り組み、本件岸壁に係留しているA船の後方に入船左舷着けで着岸する目的で、船長Bが船橋で単独の操船に当たり、乗組員2人ずつをそれぞれ船首及び船尾配置につけ、本件岸壁に向けて西北西進した。 船長Bは、可変ピッチプロペラの翼角調整ダイヤル（以下「本件ダイヤル」という。）を翼角0°とし、船尾方から西流を受けながら前進行きあしで本件岸壁に接近していたところ、速力がふだんより速いことに気付き、A船に接近していたので、行きあしを止めようとして本件ダイヤルを後進側に大きく操作した。

	<p>B船は、前進行きあしがほぼ止まったものの、船尾が右舷方に振れ始め、その後も西流を受けて振れが止まらずに、ほぼ反転した態勢でA船に衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突後、南東進して右舷着けで本件岸壁に着岸した。 (付図1 航行経路図 参照)</p> <p>B船は、本件ダイヤルを後進側に操作すると、船尾が右に振れる特性があった。</p> <p>船長Bは、本件ダイヤルを後進側に操作し、B船の船尾が右舷方に振れた際、西流を受けてどうすることもできなかったが、潮流の流速を考慮し、早めに一旦沖出しして安全な場所で左回頭し、船首から潮流を受けるように南東進して右舷着けで着岸すれば良かったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、本件岸壁に船首を西北西に向けて左舷着けで係留中、右舷船尾部にB船の右舷船尾部が衝突したものと推定される。</p> <p>B船は、船尾方から約4～7knの西流を受ける状況下、本件岸壁に入船左舷着けする計画で着岸作業中、船長Bが、ふだんよりも速い前進行きあしで本件岸壁への接近を続けたことから、速力が速いことに気付いた際、行きあしを止めようと本件ダイヤルを後進側に操作したものの、船尾が右舷方に振れ、その後も西流を受けて船尾の振れを制御することができず、B船がA船に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、本件岸壁に船首を西北西に向けて左舷着けで係留中、また、B船が、船尾方から約4～7knの西流を受ける状況下、本件岸壁に入船左舷着けする計画で着岸作業中、船長Bが、ふだんよりも速い前進行きあしで本件岸壁への接近を続けたため、行きあしを止めようと本件ダイヤルを後進側に操作した際、船尾が右舷方に振れ、その後も西流を受けて船尾の振れを制御することができず、B船がA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、風潮流の影響を受ける岸壁に着ける場合、あらかじめ岸壁への進入速力の調整等について十分検討し、付近船舶への衝突等を防止すること。

付図1 航行経路図

