

船舶事故調査報告書

令和6年7月24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1月18日 07時32分ごろ
発生場所	関門港響新港区 脇田港沖防波堤南灯台から真方位066° 1,140m付近 （概位 北緯33° 56.2′ 東経130° 44.6′）
事故の概要	貨物船ひまわりは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年2月20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	貨物船 ひまわり、4,064トン 142311、株式会社電発コール・テックアンドマリーン、NS ユナイテッド内航海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに凹損 岸壁 コンクリートに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期 福岡県北九州市には、1月18日03時55分に雷注意報が発表され、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10人が乗り組み、石炭灰3,005tを積載し、響灘西部廃棄物処分場西側の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に入船右舷着けする目的で、山口県下関市六連島 ^{むつよ} 北方の錨地を出発した。 船長は、機関長を機関操作、操舵手を手動操舵に当て、約4.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本件岸壁に向けて北東進を始めた頃、右舷ウイングに移動し、操縦の権限を右舷ウイングの操縦卓に切り替えるよう操舵手に指示したところ、切替え不良の報告を受けた。 船長は、船橋中央に移動して操縦卓を切り替えるスイッチ（以下「本件スイッチ」という。）の状況を確認していたところ、本件岸壁に接近していることに気付き、半速力後進に続けて左舷錨投下を指示したが、約1.2knの速力で北東進を続け、本船の船首部が本件岸壁に衝突した。 船長は、本件スイッチの状況を確認していたので、減速及び投錨の指示が遅れて行きあしが速くなってしまったと本事故後に思った。 （付図1 航行経路図 参照）
分析	本船は、風速約8m/sの南南西風を船尾から受ける状況下、本件岸

	<p>壁に向けて北東進中、船長が、右舷ウイングで操舵手から操縦卓の切替えが不良との報告を受けた際、船橋中央に移動して本件スイッチの状況を確認していたことから、減速及び投錨の指示が遅れて行きあしが速いまま本件岸壁に接近し、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件スイッチの状況を確認していた際、前部甲板配置及び船橋配置者から岸壁との距離及び接近速度等、船体の動静に係る報告を適切なタイミングで受けられなかったことから、減速及び投錨の時機を失したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風速約 8m/s の南南西風を船尾から受ける状況下、本件岸壁に向けて北東進中、船長が、右舷ウイングで操舵手から操縦卓の切替えが不良との報告を受けた際、船橋中央に移動して本件スイッチの状況を確認していたため、減速及び投錨の指示が遅れて行きあしが速いまま本件岸壁に接近し、本件岸壁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、着岸操船中、岸壁の近くにおいては十分に減速することを最優先に心掛けて操船に当たり、岸壁の方向に強い風が吹く場合は特に注意すること。 ・ 前部甲板配置及び船橋配置者は、着岸時の速力が通常より過大であると認められた場合は、船長に対して躊躇なく進言すること。

付図1 航行経路図

