

船舶事故調査報告書

令和6年8月28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3月25日 07時48分ごろ
発生場所	関門港響新港区響灘西5号岸壁 響新港東1号防波堤西灯台から真方位203° 1.3海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.0′ 東経130° 45.9′）
事故の概要	貨物船 ^{オオサカ} OSAKA VOYAGERは、着岸操船中、係船中の貨物船 ^{ボイジャー} さくらに衝突した。
事故調査の経過	令和5年3月29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 OSAKA VOYAGER（大韓民国籍）、7,447トン 9329576（IMO番号）、SINOKOR MERCHANT MARINE CO,LTD.（A社） B 貨物船 さくら、2,507トン 142718、誠洋汽船株式会社（B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 左舷船尾部外板に凹損 B 右舷船首部外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aほか17人（大韓民国籍8人、フィリピン共和国籍9人）が乗り組み、コンテナ260個（満載時搭載量332個）を積載して、関門港響新港区響灘西6号岸壁に左舷着けする目的で港内に進入した。 船長Aは、テレグラフ操作、操舵にそれぞれ1人ずつ乗組員を配置し、船首甲板及び船尾甲板に配置した航海士から岸壁との距離情報等について適宜報告を受けながら操船指揮に当たった。 A船は、着岸予定岸壁の手前の響灘西5号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に係船中のB船と、20～30mの距離をとって通過する予定で、約2ノットの対地速力で西進した。 船長Aは、A船の船首がB船の船尾横に並ぶ頃、強くなった北風の影響で左方に圧流され始めていることに気付いたが、そのまま進んでもB船を安全に通過して着岸できると思い、航行を続けたところ、北風が更に強くなり、A船の左舷船尾部がB船の右舷船首部に衝突し

	<p>た。</p> <p>船長Aは、着岸操船を続行し、着岸予定岸壁に着岸した後、船体の損傷状況を確認した。</p> <p>船長Aは、北風が強かったので、B船との距離をもっと大きくとっていれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bほか8人が乗り組み、コンテナの荷揚げ作業を行う予定で本件岸壁に左舷着けしていた。</p> <p>船長Bは、作業開始に備えて自室で待機していたが、衝撃を感じるとともに、当直の航海士からの連絡でA船が衝突したことを知り、船体の損傷状況を確認したところ、右舷船首部外板に凹損を認めた。</p> <p>(付図1 航行経路図 参照)</p>
分析	<p>A船は、着岸操船中、北風を右舷方から受ける状況下、船長Aが、本件岸壁に係船中のB船の右舷側を通過する際、強くなった北風の影響で左方に圧流される状況に気付いたが、そのままB船を安全に通過して着岸できると思い、航行を続けたことから、更に強くなった北風に圧流され、本件岸壁に係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、左舷着けで本件岸壁に係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が着岸操船中、北風を右舷方から受ける状況下、船長Aが、本件岸壁に係船中のB船の右舷側を通過する際、強くなった北風の影響で左に圧流される状況に気付いたが、そのままB船を安全に通過して着岸できると思い、航行を続けたため、更に強くなった北風に圧流され、A船がB船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 風圧の影響を受けやすい側面積が大きなコンテナ船等の船長は、強い横風を受けながら着岸する場合は、突風の影響も考慮し、周囲の停泊船等との距離を十分とりながら操船すること。

付図1 航行経路図

