

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 12時15分ごろ
発生場所	関門港 <sup>ひびきしんこう</sup> 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 <sup>オオサカ ヴォイジャー</sup> OSAKA VOYAGERは、出港操船中、係船中の貨物船さくらに衝突した。
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. 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 左舷船首部から船尾部にかけての外板に擦過傷 B 右舷船首部から船尾部にかけての外板に凹損及び擦過傷
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、関門港響新港区西6号岸壁にてコンテナの搭載作業を終え、離岸作業を開始した。 船長Aは、当日朝着岸した際にバウスラスタが故障して使用できなくなっていたので、出港支援に使用する目的でタグボート1隻を手配していた。 船長Aは、A船の右舷船尾をタグボートに引かせ、船尾方の西5号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に係船中のB船との距離を約20～30m空けて通過できるように船尾を離し、主機関を後進としてB船を通過した後、右回頭して港外へ向かう針路とする予定であった。 船長Aは、タグボートに右舷船尾を引かせ、主機を後進としてB船の北側に移動を始めたが、北風の影響を受けて急激にB船側に圧流される状況となり、B船との衝突が避けられないと思い、被害が最小限になるよう、A船とB船がなるべく平行になるよう操船し、B船の右

	<p>舷にA船の左舷がほぼ平行な状態で圧着した。</p> <p>船長Aは、A船をB船から離そうとして操船したが、タグボート1隻だけでは離れることができず、2隻目のタグボートを手配した。</p> <p>A船は、2隻のタグボートの支援を受けてB船から離れ、離岸した岸壁に再度着岸した。</p> <p>船長Aは、バウスラスターが使用できない状況であったので、タグボートを1隻使用して離岸しようと考えていたが、北風が強い状況であったのでタグボートを2隻使用すれば良かったと、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の目的で本件岸壁に左舷着けしており、A船の離岸時には船長B含む乗組員がA船の離岸の様子を注視していたが、どうすることもできなかった。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、バウスラスターの故障によりタグボート1隻を使用して出港操船中、強い北寄りの風を右舷方から受ける状況下、船長Aが、タグボート1隻の支援があれば安全に離岸できると思い、タグボート1隻の支援で離岸しようとしたことから、北風により圧流され、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>原因</b></p>	<p>本事故は、A船がバウスラスターの故障によりタグボート1隻を使用して出港操船中、北風を右舷方から受ける状況下、船長Aが、タグボート1隻の支援があれば安全に離岸できると思い、タグボート1隻の支援で離岸しようとしたため、北風により圧流され、A船が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>再発防止策</b></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"> <li>・ 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、強い風を岸壁と反対側から受けながら離岸する場合、付近停泊船等との衝突や接触の不安を感じる際は、躊躇なくタグボートを1隻のみならず複数使用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

