

船舶事故調査報告書

令和7年12月17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11月26日 07時30分頃
発生場所	関門港下関区第一突堤8号岸壁 下関市あるかぼーと東防波堤灯台から真方位242° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯33° 56.8′ 東経130° 55.4′）
事故の概要	旅客船SEONG HEEは、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和6年12月4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	旅客船 SEONG HEE（大韓民国籍）、16,875トン
船舶番号、船舶所有者等	9241700（IMO番号）、PUKWAN FERRY CO.,LTD.（A社）
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍）、一級（航海）（大韓民国発給）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部に凹損を伴う擦過傷等 岸壁 車止めに破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 8、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期 山口県下関市には、令和6年11月25日22時17分に暴風警報が発表され、本事故時も継続中であつた。
事故の経過	本船は、船長ほか28人（全員大韓民国籍）が乗り組み、旅客161人を乗せ、令和6年11月25日21時00分頃、関門港下関区細江18号岸壁（以下「着岸岸壁」という。）に向けて大韓民国釜山広域市釜山港を出航した。 船長は、出航前に下関市の26日06時の気象予報を確認した際、風速が9～12m/sであつたので、着岸時のタグボート1隻を手配していた。 船長は、関門航路を航行中、07時00分頃に総代理店（以下「B社」という。）担当者から、着岸岸壁の最大瞬間風速が約21m/sに達しているとの連絡があり、追加のタグボート1隻を要請したが、B社担当者から追加のタグボートを手配できないとの回答を受けた。 船長は、関門港内の風向風速が南東15～21m/sであつたので、風が弱くなったときであれば、タグボート1隻でも着岸可能と判断し、着岸岸壁の南東方で右回頭して出船左舷着けすることとした。 船長は、07時18分頃、着岸岸壁の南東方で右舷船尾にタグラインを取り、風が弱くなったのを見計らって、右舵一杯、バウスラストー右回頭一杯とし、タグボートに右舷船尾を押させて右回頭を開始

した。

本船は、右回頭中、07時22分頃、南東からの突風を受けて、船首が北東方を向いた状態から回頭できなくなり、第一突堤8号岸壁（以下「本件岸壁」という。）の方向へ圧流され始めた。

船長は、07時25分頃、本船が本件岸壁に圧流されるのを止めようと、タグボートに本船を港外に向けて南東方に引っ張るよう指示し、後進全速をかけ、バウスラスターを左回頭一杯として本件岸壁から離れようとした。

本船は、07時30分頃、まず左舷船首部が本件岸壁に衝突し、続いて左舷側が本件岸壁に衝突した。

（図1 参照）

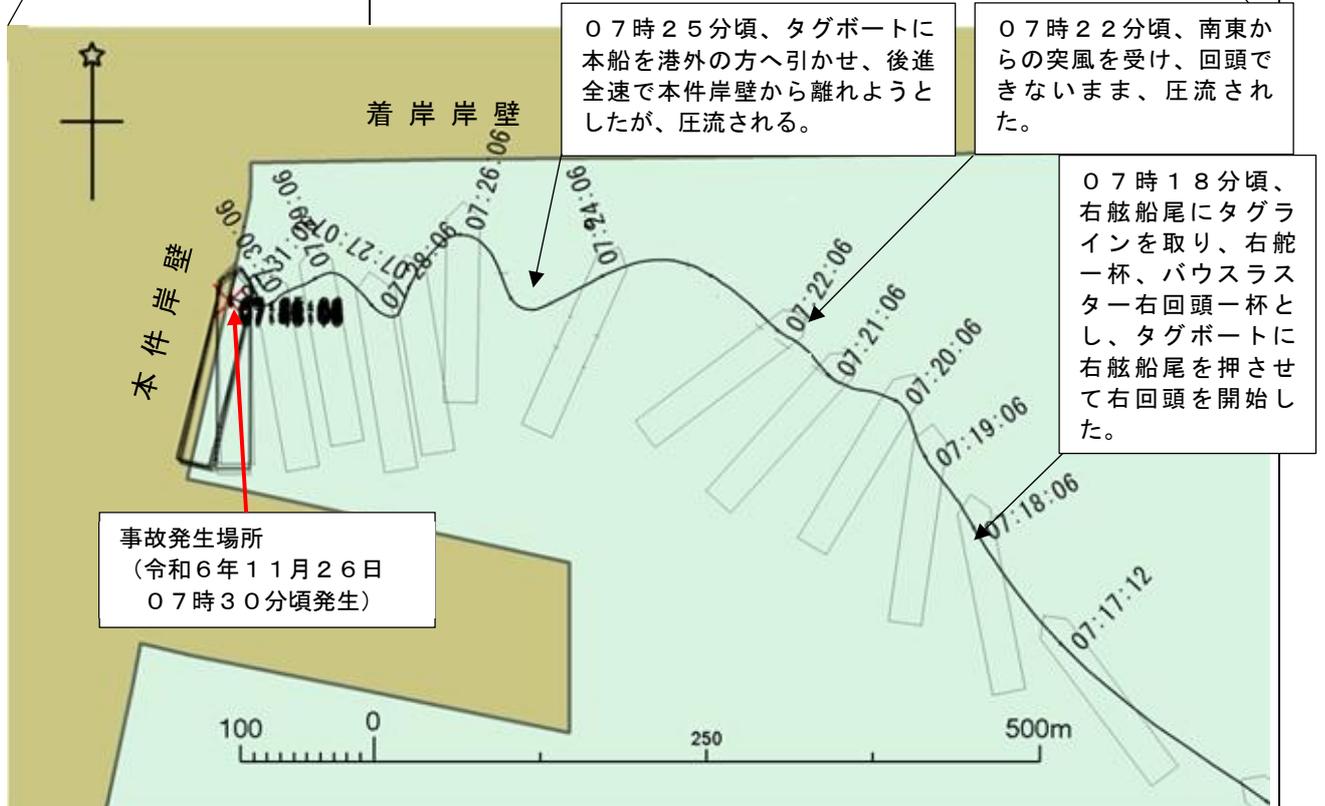
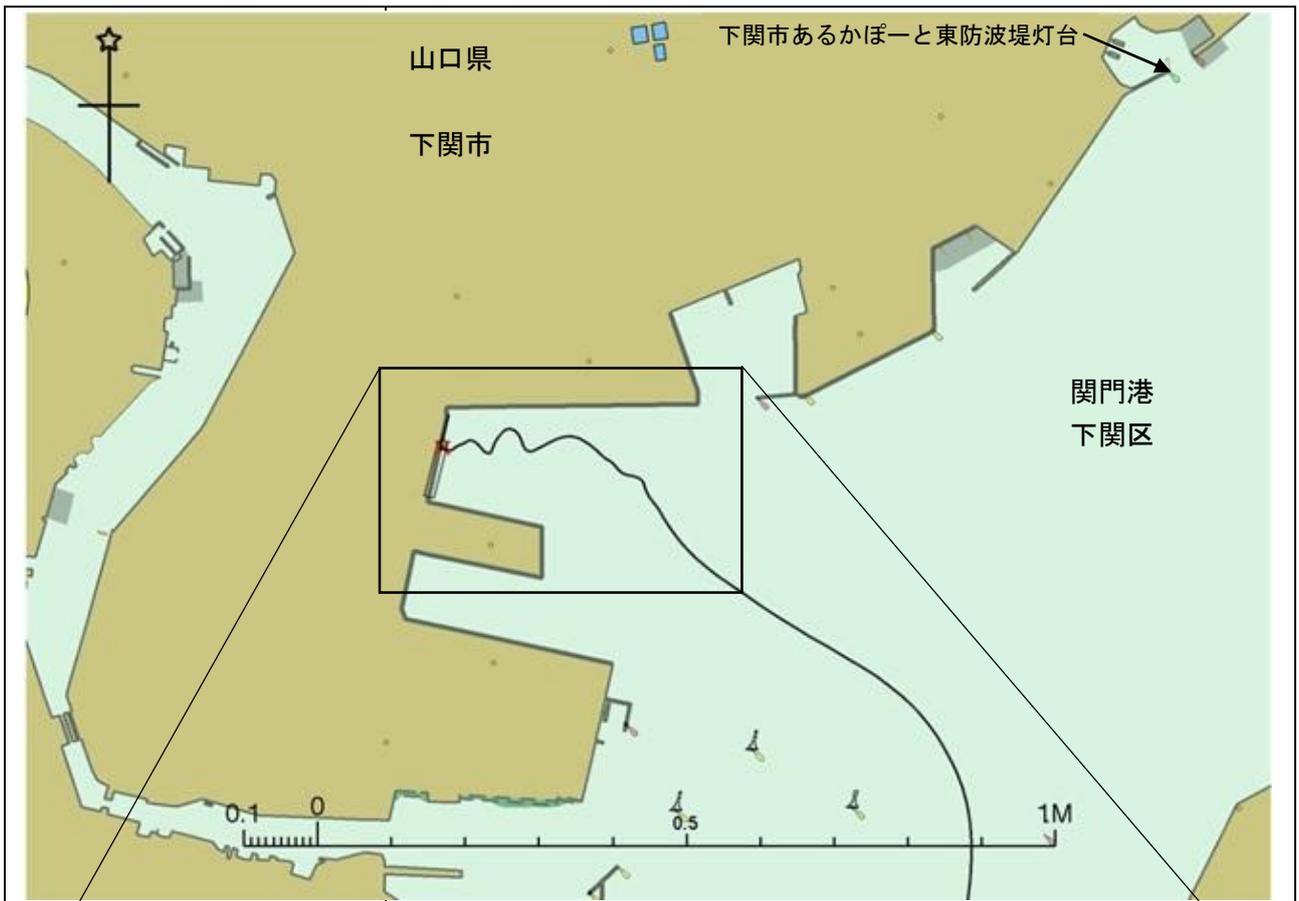


図1 事故発生経過概略図

船長は、B社担当者に本事故の発生を報告し、B社担当者は海上保

	<p>安部に通報した。</p> <p>本船は、追加のタグボート1隻が到着するのを待ち、風が弱くなった08時50分頃、移動を開始し、09時10分頃、着岸岸壁に着いた。</p>
分析	<p>本船は、暴風警報が発表され南東の風約15～21m/sが吹く中、着岸岸壁に接近中、船長が着岸支援のためにタグボートを1隻しか使用しなかったことから、着岸岸壁の南東方で右回頭できず、風に圧流され、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、関門航路を航行中、B社担当者から関門港内の最大瞬間風速が約21m/sに達しているとの連絡があり、追加のタグボート1隻を要請したが、B社が追加のタグボートを手配できなかったことから、風が弱くなったの見計らってタグボート1隻により着岸しようとしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、暴風警報が発表され南東の風約15～21m/sが吹く中、本船が、着岸岸壁に接近中、船長が着岸支援のためにタグボートを1隻しか使用しなかったため、着岸岸壁の南東方で右回頭できず、風に圧流され、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、次の再発防止策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 出入港時、暴風警報や強風注意報が発表されている場合には、タグボート2隻を使用することとした。 ・ 出航後に風速が21m/s以上となった場合には、船長は、予定航路の航行を中止し、航路変更など適切な措置を講じることとした。 ・ これらの内容について乗組員に対する教育を実施した。 <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、強風時に着岸する場合、突風等風の状態が変化することを想定し、タグボート等の着岸支援体制を強化すること。同支援体制が整うまで、又は、安全に着岸できる風速になるまでは、着岸を見合わせる。