

船舶事故調査報告書

平成22年11月25日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 山本 哲 也

委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（ガントリークレーン）
発生日時	平成22年4月26日 07時13分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港第4区中央ふ頭2番岸壁 (概位 北緯42°36.6′ 東経141°46.9′)
事故調査の経過	平成22年5月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	コンテナ船 ^{ヒュンガ} HEUNG-A ^{ジャカルタ} JAKARTA（パナマ共和国）、8,299トン 9146297（IMO番号）、GSH2 CONTAINER CARRIER I AS（船舶所有者）、HEUNG-A SHIPPING CO.,LTD（運航者） 140.00m×20.50m×10.50m、鋼 ディーゼル機関、6,656kW、1997年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 43歳 大韓民国1級免許 交付年月日 2006年6月15日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部ハンドレールが破損 ガントリークレーン 脚部にある電源ケーブル用リールが破損
事故等の経過	本船は、船長ほか17人が乗り組み、船長が操船して苫小牧港第4区中央ふ頭2番岸壁（以下「本件岸壁」という。）を離岸し、機関を極微速力後進にかけて後進していたところ、岸壁に向けて吹く風が強くなり、船首が右舷側の本件岸壁に接近した。 船長は、船首楼甲板で離岸作業に当たっていた一等航海士から、本件岸壁に接近しているとの報告を受け、船首部を本件岸壁から離そうとしてバウスラストを使用した。 本船は、平成22年4月26日07時13分ごろ、船首を035°に向け、約1.5ノットの速力で右舷船首部のハンドレールが本件岸壁上のガントリークレーンに衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 07時00分：風速 5.4m/s（07時10分：最大瞬間風速 8.1m/s） 海象：海上平穏
その他の事項	本船は、右回り1軸船で、740馬力のバウスラストを装備していた。また、本事故当時、船体、機関及び操舵装置等に故障又は不具合はなかった。

	<p>本船は、甲板上のコンテナ積載面積を広げるために、船首部のフレアが大きくなっていた。</p> <p>船長は、デッキ上に積載したコンテナにより船首楼甲板を見通すことができず、バウスラストの使用が遅れた。</p> <p>ガントリークレーンの衝突部位は、岸壁前面から約2.65m内側で、岸壁からの高さが約6.0mであった。</p> <p>本件岸壁は、その南西端から017°方向に築造されていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、苫小牧港において、機関を後進にかけて離岸中、岸壁に向けて吹く風が強まり、船首が本件岸壁に接近し、右舷船首部のハンドレールが本件岸壁上のガントリークレーンに衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、‘プロペラが左回転していることによる横圧力の作用及び船尾右舷側に流れ込む放出流の側圧作用’（以下「後進時の回頭特性」という。）に加えて岸壁に向けて吹く風が強まったため、船首が本件岸壁に接近したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首部を見通すことができなかったことから、本件岸壁及びガントリークレーンへの接近状況を適切に把握することができず、バウスラストの使用が遅れた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が苫小牧港第4区において、機関を後進にかけて離岸中、後進時の回頭特性に加えて岸壁に向けて吹く風が強まったため、船首が本件岸壁に接近し、右舷船首部のハンドレールが本件岸壁上のガントリークレーンに衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	