

船舶事故調査報告書

平成23年9月1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 石川 敏行

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成23年2月28日 10時17分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港西3区弥富ふ頭7号岸壁 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位350° 2,400m付近 （概位 北緯35° 01.8′ 東経136° 47.8′）
事故調査の経過	平成23年3月1日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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	貨物船 ^{スター ハンサ} STAR HANSA（ノルウェー王国籍）、32,749トン 9103128（IMO番号）、GRIEG SHIPPING II AS 198.00m×31.00m×19.00m、鋼 ディーゼル機関、10,520kW、1995年12月 船首及び船尾にスラストが装備されており、出力はそれぞれ約1,103kWであった。
乗組員等に関する情報	船長（フィリピン共和国籍） 男性 52歳 締約国資格受有者承認証 船長（フィリピン共和国発給） 交付年月日 2008年11月11日 （2013年11月10日まで有効） 水先人 男性 65歳 伊勢三河湾水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成12年12月19日 免状交付年月日 平成22年11月29日 有効期限満了日 平成25年12月18日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首外板の凹損及び破口 岸壁 コンクリート製車止めブロックの圧壊
事故の経過	本船は、船長ほか19人が乗り組み、水先人を乗せ、アルミニウムとパルプを計約37,981t積載し、船首喫水約10.98m、船尾喫水約11.33mで名古屋港西3区の弥富ふ頭7号岸壁（以下「7号岸壁」という。）に向け、航行中、名古屋港高潮防波堤鍋田堤付近においてタグラインを本船の左舷後方にとった。 水先人は、本船と岸壁までの距離が約200mとなったとき、速力が予定よりも速いことに気付き、6時の方向に引かせていたタグボートを全速力にさせ、主機を後進にかけて速力を減じようとし、また、船首のスラストを左一杯に使用して船首と岸壁の距離を離そうとしたが、平成23年2

	月28日10時17分ごろ、本船右舷船首が7号岸壁に衝突した。	
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北西、風力 1、視程 1,500m</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期、潮高 約1.2m</p>	
その他の事項	<p>水先人は、本船と岸壁までの距離が約100mとなったとき、本船を岸壁と平行に停船させ、船首のスラストと船尾にとったタグボートにより、右舷着けする着岸計画を立てていた。</p> <p>水先人は、船舶の水先業務を10年以上行っていたが、本船のように喫水が深い船舶の水先を行うことは初めてであった。</p> <p>水先人は、水先を始めたときから、視界不良により緊張していたが、高潮防波堤鍋田堤を通過する直前に視界状態が回復したため、緊張が緩んでいた。</p> <p>水先人は、主機を後進で使用すると船体が右に旋回するため、岸壁直近において速力を減ずるために主機を後進を使用することをためらっていた。</p> <p>水先人は、緊急投錨の準備を指示していなかったため、投錨により速力を減ずる方法がとれなかった。</p> <p>船長は、水先人から、事前に着岸方法を聞いていた。</p> <p>船長は、水先人がタグボートの船長及び陸上要員と日本語で会話をしていたため、会話の内容が理解できなかった。</p> <p>船長は、陸上要員が、水先人に本船と岸壁までの距離を伝えていていると思っており、水先人に岸壁までの距離等の情報を伝えなかった。</p> <p>船長は、右舷ウイングにいた水先人の左隣にいたが、前方に本船クレーンによる死角があり、岸壁接近の状況を把握できなかった。</p> <p>本船は、平素、船首配置の二等航海士が本船と岸壁までの距離を船長に伝えていたが、本事故当時、二等航海士は本船と岸壁までの距離を船長に伝えていなかった。</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>なし</p> <p>本船は、名古屋港の7号岸壁において着岸作業中、行き足の制御が適切でなかったことから、行き足を減じきれず、右舷船首が7号岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、喫水が深い船舶の水先を初めて行ったこと、及び視界状態の回復により緊張が緩んだことから、本船の行き足の制御を適切に行うことができなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、水先人が陸上要員と連絡をしていたことから、陸上要員が水先人に本船と岸壁までの距離を伝えていていると思込み、水先人に岸壁までの距離等の情報を伝えていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、名古屋港の7号岸壁に着岸作業中、水先人が本船の行き足の制御を適切に行うことができず、また、船長が水先人に岸壁まで</p>	

	の距離等の情報を伝えていなかったため、行き足を減じきれず、7号岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。
--	--