

船舶事故等調査報告書

平成23年8月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010横第191号
事故等種類	衝突
発生日時	平成22年6月30日 07時24分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港 名古屋港高潮防波堤中央提西灯台から真方位058° 1.6海里付近 (概位 北緯35° 01.4′ 東経136° 49.7′)
事故等調査の経過	平成22年9月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A コンテナ船 ^{モル マトリックス} MOL MATRIX（マーシャル諸島共和国籍）、78,316トン 9424924（IMO番号）、M & S SHIPPING 1 CORPORATION B 引船 ^{めいほう} 名鳳丸、199トン 135715、日東物流株式会社
乗組員等に関する情報	B 船長B、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾外板の擦過傷 B マストの折損、船橋右舷側の圧損
事故等の経過	A船は、船長Aほか24人が乗り組み、水先人がきょう導して名古屋港東航路に入り、コンテナを甲板上に積載し、船尾喫水約10.4mで飛島コンテナ埠頭TS1バースに向かった。 水先人は、A船をTS1バースに入船で右舷着けする予定であり、高潮防波堤を航過したのち、A船の左舷船尾にB船のタグラインをとり、名古屋港東航路第11号灯標を左に見る頃、機関を極微速力又は微速力前進にかけ、左舵角を調整しながら左回頭をしたのち、対地速力約3～3.5ノット(kn)で同バースに接近していた。水先人は、平成22年6月30日07時24分ごろ、船尾部署配置員から、B船のマストが曲がっている旨の報告を受けたが、衝撃を感じておらず、バースへの接近を続け、07時45分ごろ係留索をバースにとった。 B船は、船長Bほか4人が乗り組み、A船の左舷船尾からタグラインをとり、船長Bが水先人の指示に従って操船していた。 船長Bは、TS1バースに向かって左回頭中はA船のブレーキの役目をするためにA船の後方にB船を配置し、A船の回頭が終わる頃に水先人から「横に回って押し引きの準備」の指示があり、A船の左舷船尾部に直角となる態勢としたが、その頃はA船が約3～3.5knの速力であり、横方向に航行するのは無理があったので、A船とほぼ同じ方向に向こうとして左転中、B船船首がA船のトランサム構造の下に吸い込まれるように入り、後進をかけたが間に合わず、マストが衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：高潮時ごろ、潮高 約2.2m
その他の事項	B船は、川崎レックスペラと呼称される360°回転するノズル付推進

	器とそれを駆動する機関が、船尾左右に1組ずつ設けられ、操縦ハンドル及び前後進操縦レバーを操作することによって回頭や速力調整ばかりでなく、どのような方向にも斜航が可能であった。	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	A なし、B あり なし なし B船は、名古屋港の飛鳥コンテナ埠頭TS1バース沖において、船長Bは、A船の着岸作業を援助中、A船のトランサム構造に接近したことから、船首がA船のトランサム構造の下に入り、マストがA船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、B船が、名古屋港の飛鳥コンテナ埠頭TS1バース沖において、A船の着岸作業を援助中、A船のトランサム構造に接近したため、船首がA船のトランサム構造の下に入り、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	