

船舶事故調査報告書

平成25年3月21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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年1月31日 12時11分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区金城ふ頭82号岸壁 名古屋市所在の金城船舶通航信号所から真方位330° 800m付近 (概位 北緯35° 02.5′ 東経136° 50.5′)
事故調査の経過	平成24年2月17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	A 自動車運搬船 ^{プレイアデス リーダー} PLEIADES LEADER、32,857トン 141125、エファイストロペリーリーシング有限会社 199.94m×32.26m×24.12m、鋼 ディーゼル機関、15,540kW、平成21年8月 B 貨物船 ^{サンハピネス} SUN HAPPINESS（パナマ共和国籍）、6,002トン 9312365（IMO番号）、PANA STAR LINE S.A.（パナマ共和国） 97.61m×18.80m×13.00m、鋼 ディーゼル機関、3,400kW、2004年7月
乗組員等に関する情報	A 水先人 男性 64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20年3月18日 有効期間満了日 平成25年3月17日 船長A（ルーマニア国籍） 男性 46歳 外国免状（ルーマニア国発給） 交付年月日 1998年6月19日 (2013年7月18日まで有効) B 船長B 男性 71歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2008年5月21日 (2013年4月11日まで有効)
死傷者等	A なし B なし

<p>損傷</p>	<p>A 右舷船尾端外板に凹損 B 左舷船首部外板に凹損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか23人が乗り組み、水先人が水先し、自動車約5,061トンを載せ、船首尾共に約8.40mの喫水により、平成24年1月31日11時30分ごろ、名古屋港の名港ふ頭を離岸し、左舷船尾にタグボート（以下「タグ」という。）のタグラインを取った状態で同港の金城ふ頭に向かった。</p> <p>A船は、金城ふ頭南西角を約300m離して右転後、針路を真方位約350°及び速力を約4～5ノット（kn）として金城ふ頭81号岸壁に向かって北進した。</p> <p>水先人は、金城ふ頭南西角を右転後、風が強くなったが、このことに気付くのが遅れて航行し、金城ふ頭83号岸壁付近で気付き、同岸壁付近でA船の速力が約3knになったので、タグに左舷方向から押す準備をするように指示した。</p> <p>水先人は、金城ふ頭81号岸壁に入船で右舷着けの係留をするつもりであり、船首を同ふ頭80号岸壁に着岸中の自動車運搬船に向けた頃、右舵一杯としていても舵が効かなくなっており、船尾が風下に圧流され始めていたので、タグに横方向へ半速力で引かせ、バウスラスタを左方向に一杯、舵を右舵一杯、機関を極微速力前進とした。</p> <p>A船は、水先人が、金城ふ頭82号岸壁のB船を通過したと思った頃、着岸時の衝撃を和らげるために左舵一杯、バウスラスタを右方向に一杯としたが、平成24年1月31日12時11分ごろA船の右舷船尾端外板とB船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか14人が乗り組み、金城ふ頭82号岸壁に右舷着けして荷役中であった。</p> <p>両船は、本事故後、名古屋港で仮修理ののち、日本海事協会の検査を受け、A船はフィリピン共和国のマニラ港に、B船は愛知県四日市港に向けてそれぞれ出港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約5～6m/s(最大瞬間約8～9m/s)、視界 良好、気温 約5.5℃ 海象：潮汐 下げ潮の初期、潮高 約1.6m、潮流 微弱な南流</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、排水量が約29,757トン、バウスラスタの出力が約1,500kWであった。</p> <p>タグの出力は、約2,574kWであった。</p> <p>A船の乗組員の配置は、船首に一等航海士ほか3人、船尾に二等航海士ほか3人、船橋に船長、三等航海士、見習い航海士、操舵手の4人及び水先人であった。</p> <p>船長Aは、陳述書によれば、水先人とタグとの交信が日本語で行われたために状況がよく分からなかったと記載していた。</p> <p>B船は、約3,210tの貨物を載せ、喫水が船首約5.5m、船尾</p>

	約6.1m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 あり、B なし A なし、B なし A あり、B なし A船は、名古屋港金城ふ頭において、入船で右舷着けしようとして金城ふ頭81号岸壁に接近中、金城ふ頭南西角を右転後、以前に比べて風が強くなったが、水先人が、このことに金城ふ頭83号岸壁付近で気付いたことから、金城ふ頭83号岸壁付近でA船の速力が約3knになり、右舵一杯としていたが舵が効かなくなっており、船尾が風下に圧流され、金城ふ頭82号岸壁に着岸中のB船と接近し、B船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、名古屋港金城ふ頭において、A船が入船で右舷着けしようとして金城ふ頭81号岸壁に接近中、B船が金城ふ頭82号岸壁に着岸中、A船が、金城ふ頭南西角を右転後、以前に比べて風が強くなったが、水先人が、このことに金城ふ頭83号岸壁付近で気付いたため、B船と衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 停泊船と適切な距離をとる針路で航行すること。 ・ 風速が増加したときは、圧流に対して早めに対応すること。