

船舶事故調査報告書

平成27年8月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

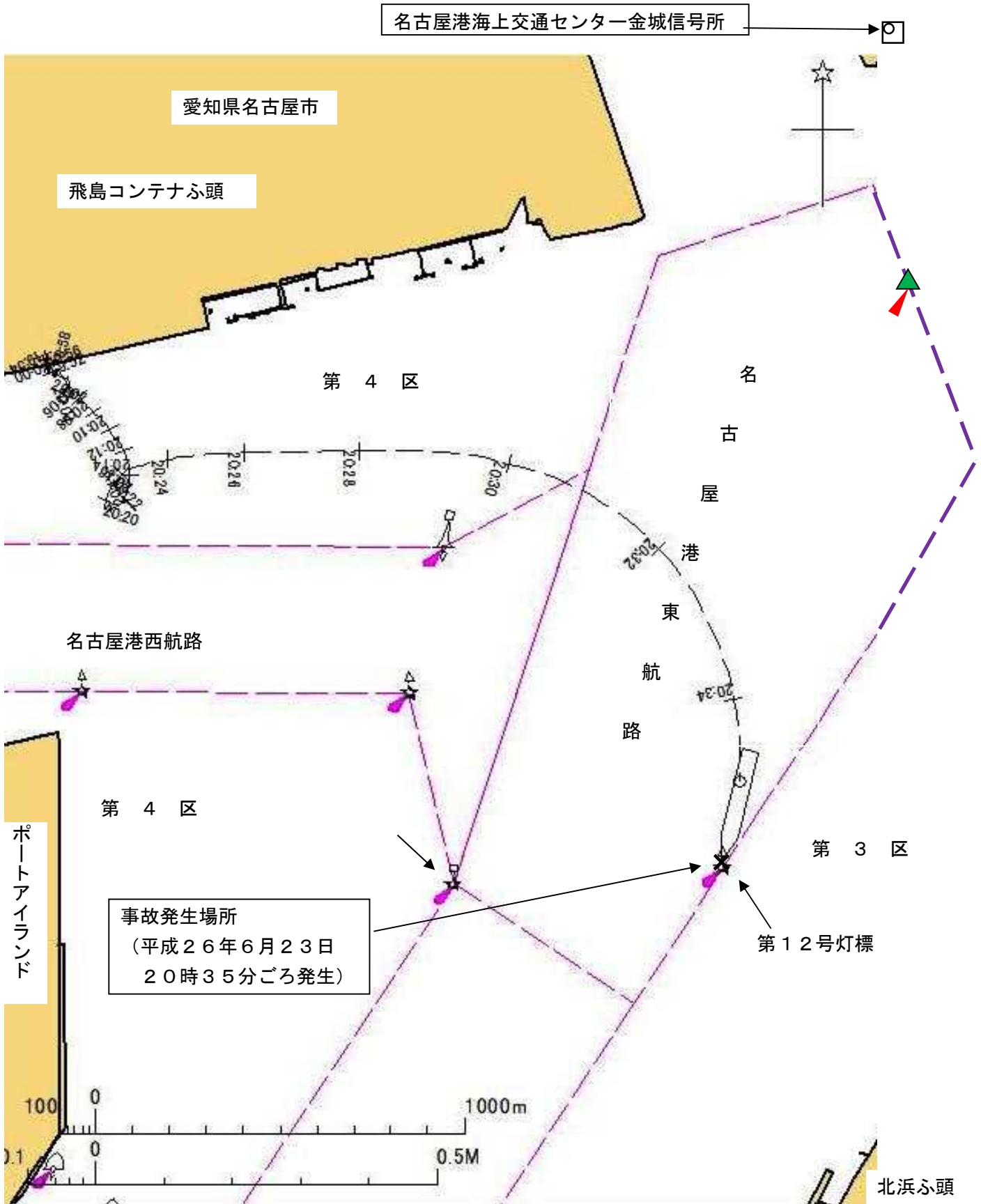
委員 根本美奈

事故等種類	衝突（灯標）
発生日時	平成26年6月23日 20時35分ごろ
発生場所	名古屋港東航路 名古屋港海上交通センター金城信号所から真方位191.5° 1.26海里の名古屋港東航路第12号灯標 （概位 北緯35°00.85′ 東経136°50.47′）
事故調査の経過	平成26年7月4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	コンテナ船 ^{エムオーエル} M O L ^{コンピテンス} COMPETENCE（バハマ国籍）、86,692トン 9339662（IMO番号）、URAL CONTAINER CARRIERS S.A. 316.00m×45.60m×25.00m、鋼 ディーゼル機関、62,920kW、2008年
乗組員等に関する情報	船長（インド国籍） 男性 46歳 免状不詳 水先人 男性 65歳 伊勢三河湾水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成20年3月18日 免状交付年月日 平成25年2月20日 有効期間満了日 平成29年3月17日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷外板に塗料剥離 名古屋港東航路第12号灯標の上部構造物に損傷
事故の経過	本船は、船長ほか23人（インド国籍8人、スリランカ民主社会主義共和国籍2人、フィリピン共和国籍13人）が乗り組み、コンテナ（総重量51,406.4t）を積載し、平成26年6月23日19時50分ごろ、名古屋港飛島コンテナふ頭（以下「飛島コンテナふ頭」という。）で水先人を乗船させ、水先人の水先により、静岡県清水港に向け、同ふ頭を離岸した。 本船は、19時58分ごろタグボート1隻の支援を得て飛島コンテナふ頭の前面水域で右回頭を開始し、20時25分ごろ右回頭を終え、名古屋港東航路に入るため機関を極微速力前進にかけて前進を開始

	<p>した。</p> <p>水先人は、機関を微速力前進とした後、20時28分ごろ名古屋港東航路に沿って南西進するため、最初に右舵10°を、続いて右舵20°を指示し、機関を半速力前進にかけ、20時32分ごろ港内全速力前進及び右舵一杯を指示した。</p> <p>本船は、右旋回中、20時35分ごろ、船首方位が195°（真方位、以下同じ。）となったとき、7.6ノット（kn）の対地速力で、左舷船首部が、名古屋港東航路の右側端にある名古屋港東航路第12号灯標（以下灯標については、「名古屋港東航路」を省略する。）に衝突した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 AIS情報の記録（抜粋） 参照）</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 2、視程 約10km</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期</p>
その他の事項	<p>水先人は、平成20年4月から水先業務を開始していた。</p> <p>水先人は、19時45分ごろ本船に乗船し、パイロットインフォメーション及びパイロットカードで船長との打合せを約5分行った。</p> <p>船長は、20時32分ごろ、水先人が機関を半速力前進とした直後、水先人に対し、港内全速力前進とするようにアドバイスしていた。</p> <p>水先人は、本事故後、右旋回を開始する時機が遅れたと思った。</p> <p>本船の操縦性能表によれば、載荷状態時においてプロペラ回転数毎分30の8.0knで、舵角35°として右旋回したとき、最大縦距は796m、最大横距は1,130mであった。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、飛島コンテナふ頭を離岸したのち、水先人が、名古屋港東航路を通航しようとして右旋回する際、小舵角で回頭を開始したことから、旋回縦距が増大することとなり、第12号灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人が、20時28分ごろ右舵一杯として右旋回を開始していれば、名古屋港東航路の右側端に寄ることなく、同航路に沿って南西進を開始できたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、名古屋港において、飛島コンテナふ頭を離岸後、水先人が、名古屋港東航路を通航しようとして右旋回する際、小舵角で回頭を開始したため、旋回縦距が増大することとなり、第12号灯標に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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">・ 航路内に沿って安全に航行できるよう、速力及び気象等の外力による影響を考慮し、適切な時機に、適切な舵角で転舵を開始すること。
--	---

付図1 航行経路図



付表1 A I S情報の記録(抜粋)

時刻 時:分:秒	緯度(北緯) (° - ' - ")	経度(東経) (° - ' - ")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
20:25:22	35-01-27.97	136-49-34.33	85.8	089	3.5
20:25:32	35-01-28.01	136-49-35.07	86.6	090	3.6
20:26:02	35-01-28.06	136-49-37.42	89.2	090	4.0
20:26:32	35-01-28.14	136-49-40.14	89.2	090	4.5
20:27:02	35-01-28.17	136-49-43.02	89.5	090	5.0
20:27:32	35-01-28.21	136-49-46.29	88.7	090	5.4
20:28:02	35-01-28.24	136-49-49.68	88.6	092	5.8
20:28:32	35-01-28.32	136-49-53.52	89.9	096	6.2
20:29:02	35-01-28.19	136-49-57.33	93.2	100	6.5
20:29:32	35-01-27.83	136-50-01.57	98.0	106	6.9
20:30:02	35-01-27.12	136-50-05.74	103.3	112	7.3
20:30:33	35-01-25.95	136-50-10.29	109.8	120	7.6
20:31:02	35-01-24.38	136-50-14.43	117.4	129	7.7
20:31:33	35-01-22.16	136-50-18.47	126.8	138	7.7
20:32:02	35-01-19.66	136-50-21.76	135.7	146	7.7
20:32:32	35-01-16.57	136-50-24.73	144.2	155	7.6
20:33:02	35-01-13.43	136-50-26.96	152.5	163	7.5
20:33:32	35-01-09.98	136-50-28.65	160.4	170	7.3
20:34:02	35-01-06.46	136-50-29.74	168.1	177	7.2
20:34:32	35-01-02.96	136-50-30.39	173.7	185	7.3
20:35:02	35-00-59.09	136-50-30.42	182.4	195	7.6
20:35:32	35-00-55.27	136-50-29.66	192.4	204	7.8

※対地針路は、真方位である。