

船舶事故等調査報告書

平成27年3月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第57号
事故等種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成26年5月12日 08時15分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第4区の飛島 <sup>とびしま</sup> コンテナ埠頭TS2岸壁 名古屋港海上交通センターから真方位246°2,090m付近 （概位 北緯35°01.64′ 東経136°49.51′）
事故等調査の経過	平成26年5月28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	コンテナ船 <sup>ウィリアム シェイクスピア</sup> WILLIAM SHAKESPEARE（リベリア共和国籍）、35,581トン 9303778（IMO番号）、MS WS SCHLUETER GMBH & CO.KG
乗組員等に関する情報	船長（国籍不詳）、免状不詳 水先人、伊勢三河湾水先区1級水先人水先免状
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾外板に擦過傷 岸壁 防舷材2基に亀裂
事故等の経過	本船は、船長ほか22人が乗り組み、コンテナを積載し、水先人が水先し、左舷船尾に引船（総トン数119トン、2機2軸、出力2機合計2,574kW、曳航能力51.4t）1隻を配置し、名古屋港第4区の飛島コンテナ埠頭TS2岸壁（以下「本件岸壁」という。）に接近した。 水先人は、主機、バウスラスト（出力1,500kW）及び引船を使用し、本船を本件岸壁から約20m離し、ほぼ本件岸壁と平行の態勢で停止させたところ、風勢が増した南東風によって本件岸壁側に圧流されるのを認め、引船に船尾を南東方に引かせた。 本船は、本件岸壁に接近し、平成26年5月12日08時15分ごろ、右舷船尾が本件岸壁に衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 5、視程 約15km 海象：潮汐 下げ潮の末期 名古屋地方気象台の気象資料によれば、08時20分に最大瞬間風速8.8m/sの南南東風が観測された。
その他の事項	水先人は、平成4年1月から水先業務を開始し、年間約170隻の船舶に対して水先を行い、本件埠頭では約21回、本船に対しても1回水先を行っていた。 水先人は、名古屋港外を航行中に、港内で風速約6m/sの南東風が

	<p>吹いていることを知ったが、引船1隻で着岸可能と判断した。</p> <p>水先人は、着岸作業中、船橋右舷側ウイングの右端に立ち、ドッキングソナー及び携帯GPS速度計を見ながら、バウスラストと引船を使用して着岸速度を調整していた。</p> <p>本船は、本件岸壁に衝突する直前、行きあしがほとんど停止していたが、右舷方への横移動速度が約25～30cm/sあった。</p> <p>本船の乗組員及び引船は、水先人の指示どおりに作業を行った。</p> <p>水先人が使用した引船隻数は、伊勢三河湾水先人会が定める名古屋港における風速10m/s未満時のタグボート使用基準を満たしていた。</p> <p>(付図1 推定航行経路図 参照)</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</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、名古屋港の本件岸壁に着岸作業中、風力5の南東風をほぼ左舷正横から受けて圧流されたことから、右舷船尾が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、バウスラスト（出力1,500kW）を備えており、風力5の南東風が吹く状況下、左舷船尾に引船（曳航能力51.4t）1隻を配置していたが、本件岸壁に向けて圧流された状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が名古屋港の本件岸壁に着岸作業中、風力5の南東風をほぼ左舷正横から受けて圧流されたため、右舷船尾が本件岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></p>	<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"> <li>・着岸操船を行う際は、風の影響を考慮してタグボートの隻数を決めること。</li> </ul>

付図1 推定航行経路図

