

船舶事故調査報告書

平成30年11月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（ガントリークレーン）
発生日時	平成30年3月10日 21時25分ごろ
発生場所	京浜港東京区第3区の青海コンテナふ頭A3岸壁 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位255° 1.9海里付近 （概位 北緯35° 36.6′ 東経139° 46.8′）
事故の概要	コンテナ船WILLIAM STRAIT ^{ウィリアム ストレイト} は、離岸作業中、岸壁のガントリークレーンに衝突した。
事故調査の経過	平成30年3月22日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 WILLIAM STRAIT（リベリア共和国籍）、18,485トン 9436068（IMO番号）、WILLIAM STRAIT SEAWAY COMPANY LIMITED
乗組員等に関する情報	船長（ウクライナ籍）、免状不詳 水先人、東京湾水先区一級水先人水先免状
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部外板に擦過傷 ガントリークレーン コードリールの軸部に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長ほか19人（ウクライナ籍4人、ロシア連邦籍1人、フィリピン共和国籍10人、エジプト・アラブ共和国籍3人、ラトビア共和国籍1人）が乗り組み、青海コンテナふ頭A3岸壁において、水先人が水先業務に当たり、右舷着けの状態から離岸作業を開始し、係船索を全て離れた。</p> <p>本船は、水先人が、バウスラストを使用する前にタグボートに左舷船尾部の引き出し用意を指示したところ、船尾部が左舷方に振れて船首部が岸壁に接近し、バウスラストを左一杯としたものの、右舷船首部がガントリークレーンに衝突した。</p> <p>タグボートの船長は、水先人の指示を受けた後、タグラインのたるみを取って軽く張り、いつでも引き出せる状態にしていた。</p> <p>東京湾水先区水先人会は、本船が、バウスラストを使用する前にタグラインが軽く張られたことと離岸風の影響とが重なり、船尾部が左舷方に振れた可能性が高いと推察した。</p>
分析	本船は、右舷着けの状態から離岸作業中、水先人が、バウスラストを使用する前にタグボートに左舷船尾部の引き出し用意を指示した際、船尾部が左舷方に振れたことから、船首部が岸壁に接近し、バウ

	<p>スラストを左一杯としたものの、右舷船首部がガントリークレーンに衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、バウスラストを使用する前に、タグラインが軽く張られたことと離岸風の影響とが重なり、船尾部が左舷方に振れた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、右舷着けの状態から離岸作業中、水先人が、バウスラストを使用する前にタグボートに左舷船尾部の引き出し用意を指示した際、船尾部が左舷方に振れたため、船首部が岸壁に接近し、バウスラストを左一杯としたものの、右舷船首部がガントリークレーンに衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ タグボートを使用して離岸作業を行う際は、タグラインの張力とバウスラストの能力とを比較衡量してタグボート及びバウスラストを適切に使用し、岸壁から平行に離れるようにすることが望ましい。