

船舶事故調査報告書

令和2年11月4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	令和2年3月19日 06時22分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区 ポートアイランドコンテナ第13号岸壁 神戸第6防波堤灯台から真方位228° 1.1海里付近 （概位 北緯34°39.5′ 東経135°13.7′）
事故の概要	コンテナ船 ^{ヒュンガ ジャカルタ} HEUNG-A JAKARTAは、離岸作業中、ガントリークレーンに衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月23日、主管調査官（神戸事務所）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	コンテナ船 HEUNG-A JAKARTA（パナマ共和国籍）、8,229トン
船舶番号、船舶所有者等	9146297（IMO番号）、GSH2 CONTAINER CARRIER I AS
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給）
負傷者	なし
損傷	本船 左舷船首部ブルワークに亀裂 ガントリークレーン 給電ケーブルリールに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 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16人（中華人民共和国籍10人、ミャンマー連邦共和国籍6人）が乗り組み、船首を西方に向けて入船左舷着けとし、右舷錨を5時方向に3節投入した状態で、船長が船橋で操船に当たり、乗組員を船首尾に配置し、船首スプリングライン2本のみを残し、ポートアイランドコンテナ第13号岸壁（以下「本件岸壁」という。）から離岸作業を開始した。</p> <p>本船は、主機及びバウスラストを適宜使用し、右舷錨を揚錨しながら、船尾部を右舷方に約30～40m振り出したものの、本件岸壁と船尾部との角度が小さかったので、船長が、船尾部をさらに本件岸壁から離すこととし、左舵一杯及びバウスラストを左一杯（左に回頭させる操作）とし、機関を極微速力前進から半速力前進まで上げてから停止した際、船首部が左回頭しながらガントリークレーンに接近していることに気づき、機関を後進にかけたものの、左舷船首部がガントリークレーンに衝突した。</p> <p>船長は、船尾部を本件岸壁から離すことに集中し、船尾部と本件岸壁の距離を見ており、左舷船首部がガントリークレーンと接近していることに気付くのが遅れたと本事故後に思った。</p>
分析	本船は、船首を西方に向けて入船左舷着けの状態から離岸作業中、

	<p>船長が、船尾部を本件岸壁から離すことに集中し、船尾部と本件岸壁の距離を見ていたことから、左舵一杯及びバウスラストを左一杯とした状態で機関を極微速力前進から半速力前進まで上げてから停止した際、船首部が左回頭しながらガントリークレーンに接近していることに気付くのが遅れ、ガントリークレーンに衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、船首を西方に向けて入船左舷着けの状態から離岸作業中、船長が、船尾部を本件岸壁から離すことに集中し、船尾部と本件岸壁の距離を見ていたことから、左舵一杯及びバウスラストを左一杯とした状態で機関を極微速力前進から半速力前進まで上げてから停止した際、船首部が左回頭しながらガントリークレーンに接近していることに気付くのが遅れ、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"> ・ 離岸作業時は、船首及び船尾に配置した乗組員と連絡を取り、船首部及び船尾部の離岸状況を確認すること。