

船舶事故調査報告書

令和2年11月25日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和2年2月27日 10時24分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第3区新宝ふ頭C4岸壁 名港東大橋橋梁灯（R1灯）から真方位073°90m付近 （概位 北緯35°03.2′ 東経136°52.9′）
事故の概要	ケミカルタンカー第五菱化丸は、離岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月5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	ケミカルタンカー 第五菱化丸、749トン 141759、三菱ケミカル物流株式会社（A社）、恭海海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 バルバスバウに凹損、右舷中央部外板及びハンドレールに凹損 及び曲損、左舷船首部外板に擦過傷 岸壁 コンクリートに欠損、金属製梯子に亀裂及び曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約12m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m、潮汐 下げ潮の中央期 愛知県名古屋市には、2月27日04時28分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、南北に延びる新宝ふ頭C4岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を南方に向け、出船左舷着けで着岸していた。 本船は、船長の操船により係船索を放して船首スプリングライン1本のみとし、船首の右舷錨を巻き揚げ、主機及びバウスラストを使用して離岸を開始した。 本船は、船首が本件岸壁の西方約10m離れた付近で本件岸壁と船首尾線との角度が約70°となったところで船首スプリングライン1本を放し、主機を全速力後進にかけたところ、約15～16m/sの北西の突風を左舷船尾方から受け、船体が南東方に圧流され続け、船首部が本件岸壁のコンクリート部に、左舷船首部が本件岸壁の南端コーナー及び金属製梯子に衝突した。 船長は、離岸開始前に風速が約12m/s 吹いていたが、約10m/sに弱まった時にふだんどおり岸壁から約10m離して離岸できると思っていたが、予想以上の約15～16m/sの突風が吹いたので、本件岸壁に圧流されたと本事故後に思った。

	<p>A社の運航基準によれば、本船は、風速約15m/s以上で発航を中止しなければならないと定められていた。</p>
分析	<p>本船は、強風注意報が発表され、風速約12m/sの北西風が吹いている状況下、船長が、風速が約10m/sに弱まった時に離岸すれば離岸できると思い、ふだんどおり岸壁から約10m離して離岸を開始したことから、約15～16m/sの北西の突風により本件岸壁に向かって圧流され、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、強風注意報が発表され、風速約12m/sの北西風が吹いている状況下、船長が、風速が約10m/sに弱まった時に離岸すれば離岸できると思い、ふだんどおり岸壁から約10m離して離岸を開始したため、約15～16m/sの北西の突風により本件岸壁に向かって圧流され、本件岸壁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"> ・ 船長は、運航基準以下の風速であっても、突風により離岸時に岸壁側への圧流が予想されることを考慮し、岸壁との距離を離して離岸操船を行うこと。