

船舶事故調査報告書

令和2年3月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成31年2月27日 02時39分ごろ
発生場所	愛知県名古屋市名古屋港第1バース 名古屋港西航路第9号灯標から真方位278°1,280m付近 (概位 北緯35°01.4′ 東経136°47.7′)
事故の概要	コンテナ船 <sup>トリアンフ</sup> TRIUMPHは、出港操船中、着岸中のコンテナ船 <sup>ヒュンア</sup> HEUNG-A <sup>ジャカルタ</sup> JAKARTAに衝突した。
事故調査の経過	平成31年2月28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	A コンテナ船 TRIUMPH（バハマ国籍）、9,549トン（907TEU） 9342798（IMO番号）、CONTINENT MARITIME S.A.、興徳海運株式会社（船舶管理会社） B コンテナ船 HEUNG-A JAKARTA（パナマ共和国籍）、8,299トン（653TEU） 9146297（IMO番号）、GSH2 CONTAINER CARRIER IAS、HEUNG-A SHIPPING CO.,LTD.（船舶管理会社）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（バハマ国発給） B 船長B（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	A 左舷船尾部ブルワークに亀裂を伴う凹損 B 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約8～12m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3～1.0m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	A船（全長145.12m）は、船長Aほか16人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、B船の後方約75mの位置で船首を北西に向け、第1バースに入船左舷着けで着岸していた。 A船は、係留索を全て岸壁のビットから離し、船長Aが、バウスタスタを右舷一杯として船首を右舷方に振ったのち、主機を半速力前進として右舵一杯とし、約4ノットの対地速力で右回頭していたところ、左舷船尾部がB船の右舷船尾部に衝突した。 船長Aは、本事故当時、船首方に着岸中のB船との距離に余裕があると思ひ、一旦後進することなく、前進行きあしのみで右回頭したの

	<p>で、A船が左舷方に圧流されてB船に衝突したと本事故後に思った。</p> <p>B船（全長140.06m）は、船長Bほか16人（中華人民共和国籍11人、バングラデシュ人民共和国籍5人）が乗り組み、第1バースに入船左舷着けで着岸中、A船が衝突した。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、出港操船中、約8～12m/sの北北東の風が右舷船首方から吹く状況下、船長Aが、船首方に着岸中のB船との距離に余裕があると思ひ、後進してB船との距離を離しておらず、前進行きあしのみで右回頭したことから、船尾が北北東の風によって左舷方に圧流され、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、着岸中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、A船が出港操船中、約8～12m/sの北北東の風が右舷船首方から吹く状況下、船長Aが、船首方に着岸中のB船との距離に余裕があると思ひ、後進してB船との距離を離しておらず、前進行きあしのみで右回頭したため、船尾が北北東の風によって左舷方に圧流され、B船に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船長は、離岸する際、必要に応じて主機を後進とし、船首方に着岸中の他船との距離を離してから回頭すること。</li> <li>・ 船長は、最新の気象情報を入手し、風が強まると予想される場合は、出港を見合わせるか、又はタグボートの支援を受けること。</li> </ul>