

船舶事故調査報告書

令和3年1月27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	令和2年3月20日 05時30分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第1区船見ふ頭E2岸壁 名港東大橋橋梁灯（R1灯）から真方位020° 1.4海里付近 （概位 北緯35°04.5′ 東経136°53.4′）
事故の概要	貨物船第百三十六鳳生丸は、出港作業中、着岸中の貨物船第五幸翔丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年3月25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 貨物船 第百三十六鳳生丸、499トン 134432、鳳生汽船株式会社 B 貨物船 第五幸翔丸、499トン 140779、敬神汽船株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A バルバスバウ上部に凹損 B 右舷船尾部外板に擦過傷及び右舷船尾部ハンドレールに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期 愛知県東海市には、3月19日16時10分に強風波浪注意報が発表されており、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、名古屋港第1区船見ふ頭E2岸壁（以下「本件岸壁」という。）のB船の後方約20mにおいて、船首を北方に向け、本件岸壁に右舷着けした状態から出港作業中、船長Aが、舵、主機及びバウスラスタを種々使用するとともに、船体と本件岸壁とが平行の状態ですれすれで左舷方に進出して離岸しようとしていた。 A船は、船首部が風力5の北北西風を左舷船首方から受けて圧流され、船首が岸壁から離れず船尾だけが離れた状態で、船長Aが、船首部を岸壁から離そうと左舵一杯とし、B船までの距離が近いのにもかかわらず、ふだん微速力前進のところ半速力前進をかけたので、前進行きあしが過大となり、A船の船首部がB船の右舷船尾部に衝突した。 B船は、船長Bほか4人が乗り組み、本件岸壁のA船の前方に船首を北方に向けて右舷着けで係留していたところ、A船が衝突した。

<p>分析</p>	<p>A船は、出港作業中、左舷船首方から強風を受けて船首部が本件岸壁に圧流される状況下、船長Aが、船首部を岸壁から離そうと左舵一杯とし、B船までの距離が近いにもかかわらず、ふだん微速力前進のところ半速力前進としたことから、前進行きあしが過大となり、前方で係留中のB船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、出港作業中、左舷船首方から強風を受けて船首部が本件岸壁に圧流される状況下、船長Aが、船首部を岸壁から離そうと左舵一杯とし、B船までの距離が近いにもかかわらず、ふだん微速力前進のところ半速力前進としたため、前進行きあしが過大となり、前方で係留中のB船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 船長は、他船と接近して着岸した状態から、出港する際、他船に急激に接近することのないよう、増減速に注意すること。