

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5月9日 13時10分ごろ
発生場所	京浜港東京区内 <sup>ないぼう</sup> 貨ふ頭岸壁 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位233° 1.3海里付近 (概位 北緯35° 36.3′ 東経139° 47.8′)
事故の概要	油タンカー <sup>あいきう</sup> 愛光丸は、接舷中の貨物船ひまわり9から離れる際、同船と衝突した。
事故調査の経過	令和2年7月1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 ひまわり9、10,626トン 143013、日本マリン株式会社 B 油タンカー 愛光丸、480トン 142986、日本海運株式会社、増富海運株式会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	A 船長A、三級（航海） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に破口等 B 右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船首を南西方に向けて左舷着岸中のA船に右舷着けにより給油した後、接舷していたA船から約5m離れた際、船長Bが、左転してA船の船尾方を航過できると思い、左旋回していたところ、強まった左舷後方からの南西風に圧流され、B船の右舷船尾部とA船の右舷船尾部が衝突した。 船長Bは、南西風による圧流を考慮して、A船から十分離して左旋回すべきであったと本事故後に思った。
分析	A船は、左舷着岸中、B船と衝突したものと推定される。 B船は、船長Bが、接舷していたA船から離れる際、A船の近くで左旋回したことから、左舷後方からの南西風に圧流されてA船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、B船が、接舷していたA船から離れる際、船長Bが、A船の近くで左旋回したため、左舷後方からの南西風に圧流されてA船と衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。

- ・接舷中の他船から離れる際には、自船の惰力及び風等による圧流を考慮し、十分な距離を確保して操船すること。