

船舶事故調査報告書

令和4年10月26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4年1月12日 14時15分ごろ
発生場所	愛知県衣浦港内 衣浦中央ふ頭西灯台から真方位147°630m付近 (概位 北緯34°52.2′ 東経136°58.0′)
事故の概要	貨物船 ^{ホライズン} HORIZON9は、離岸作業中、着岸中の貨物船 ^{アジアン フラワー} ASIAN FLOWER及び貨物船第十一 ^{はくしゅう} 白砂丸に衝突した。
事故調査の経過	令和4年1月19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手続実施済
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 ASIAN FLOWER（パナマ共和国籍）、12,162トン 9839375（IMO番号）、TODA SHIP CO.,LTD. B 貨物船 HORIZON9（パナマ共和国籍）、9,587トン 9339935（IMO番号）、SEIYO BREEZE CO.,LTD. C 貨物船 第十一白砂丸、749トン 135658、株式会社G LINE JAPAN
乗組員等に関する情報	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（パナマ共和国発給） 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） 船長C、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船尾部外板及び手摺に凹損及び擦過傷 B 右舷船尾部及び中央部外板に凹損及び擦過傷 C 左舷船尾部の手摺及びフェアリーダーに凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aほか16人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、衣浦港中央ふ頭東3号岸壁に船首を北東方に向けて右舷着けで着岸し、揚げ荷役中、離岸作業中のB船の右舷中央部及び船尾部がA船の左舷船尾部に衝突した。 B船は、船長Bほか18人（中華人民共和国籍10人、ベトナム社会主義共和国籍4人、ミャンマー連邦共和国籍4人）が乗り組み、衣浦港中央ふ頭東3号岸壁の対岸にある同ふ頭西5号岸壁に船首を北方に向けて左舷着けで接岸して停泊していたが、揚げ荷役が完了したので空船の状態、京浜港に向かう目的で、同岸壁から離岸作業を開始した。 船長Bは、船首からの係留索1本を放したのち揚錨し、主機を微速

	<p>力後進としたところ、B船が左舷船首方から風速約15m/sの北西風を受け、右舷船尾方に流されてA船に接近するのを認めた。</p> <p>船長Bは、主機を微速力前進とし、A船への衝突を回避しようとしたものの間に合わず、B船の右舷中央部及び船尾部がA船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>B船は、A船と衝突後、船長Bが主機を操作してA船の左舷側を通過し、A船の北側の同ふ頭東2号岸壁に船首を北東方に向けて右舷着けで着岸して揚げ荷役中のC船（船長ほか6人乗組み）の左舷船尾方で左舷錨を投錨したものの、船首が右舷方に流され、B船の右舷船首部がC船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Bは、代理店からタグボートの手配について打診を受けていたが、過去の経験から本事故当時の風でも離岸して出港できると判断していたので、タグボートの手配を断っていた。</p> <p>C船は、A船の北側のふ頭東2号岸壁に船首を北東方に向けて右舷着けで着岸し、揚げ荷役中、離岸作業中のB船の右舷船首部がC船の左舷船尾部に衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>B船は、左舷船首方から風速約15m/sの北西風を受ける状況下、船長Bが、強風下でも離岸して出港できると判断し、離岸作業を続けたことから、係留索を放して揚錨し、主機を後進としたところ、右舷船尾方に圧流され、微速力前進としたものの、着岸して揚げ荷役中のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、A船の左舷側を通過し、着岸して揚げ荷役中のC船の左舷船尾方で左舷錨を投錨したものの強風に圧流され、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、過去の経験から本事故当時の風が吹いても離岸して出港できると思ったことから、タグボートを使用しなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、B船が、左舷船首方から風速約15m/sの北西風を受ける状況下、強風下でも離岸して出港できると判断し、離岸作業を続けたため、係留索を放して揚錨し、主機を後進としたところ、右舷船尾方に圧流され、微速力前進としたものの、着岸して揚げ荷役中のA船と衝突し、また、その後、A船の左舷方を通過し、着岸して揚げ荷役中のC船の左舷船尾方で左舷錨を投錨したものの強風に圧流され、C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、気象及び海象に応じた適切な離岸作業方法を検討し、実施すること。また、単独での離岸が困難と判断した場合、タグボートの使用を考慮し、または出航を延期する等の措置を採ること。