

船舶事故調査報告書

令和4年3月23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3年4月18日 00時06分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区南本牧ふ頭 横浜南本牧ふ頭南防波堤灯台から真方位038° 550m付近 (概位 北緯35° 24.0′ 東経139° 40.9′)
事故の概要	コンテナ船 ^{エムエスシー} MSC ARIANE及びコンテナ船 ^{マースク} MAERSK HAI PHONGは、共に着岸中、MSC ARIANE の係船索が切断し、MSC ARIANE が ^{ハイフォン} MAERSK HAI PHONGに衝突した。
事故調査の経過	令和3年4月23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 コンテナ船 MSC ARIANE（パナマ共和国籍）、143,521トン（13,050TEU） 9484443（IMO番号）、AINARA COMMERCIAL S.A. PANAMA、MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY S.r.l.（船舶管理会社） B コンテナ船 MAERSK HAI PHONG（リベリア共和国籍）、32,828トン（2,806TEU） 9858735（IMO番号）、CHIJIN SHIPPING S.A.、シーランドマースクアジア Pte.Ltd.（船舶管理会社）
乗組員等に関する情報	A 船長A（モンテネグロ国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） B 船長B（インド国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給）
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に亀裂 B 左舷船尾部外板及びハンドレールに曲損、船尾部救命艇ダビットに凹損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 7～8、視界 良好 海象：波高 約1.5～2.0m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 110cm（本牧） 神奈川県横浜市には、令和3年4月17日04時10分に強風及び波浪注意報が発表され、本事故時も発表中であった。
事故の経過	A船（全長365.5m）は、船長Aほか23人（モンテネグロ国籍8人、セルビア共和国籍1人、イタリア共和国籍1人、ウクライナ国籍1人、インドネシア共和国籍8人、ジョージア国籍1人、ルーマニア国籍3人）が乗り組み、南本牧ふ頭の岸壁（以下「本件岸壁」という。）にB船の後方約80mの位置で船首を北東に向けて入船右舷

	<p>着けしていた。</p> <p>A船は、船長Aが、気象の悪化を警戒し、ヘッドライン（船首係留索）及びスターンライン（船尾係留索）をそれぞれ1本ずつ増し取りし、ヘッドラインを5本、船首及び船尾スプリングラインをそれぞれ2本ずつ及びスターンラインを5本として本件岸壁に係止されていた。</p> <p>A船は、本件岸壁から離岸する向きの南南東の風が強くなり、係止していた係船索がヘッドライン5本を除いて切断し、右舷船尾部が本件岸壁から離れ始めた。</p> <p>船長Aは、横浜ポートラジオにタグボートを要請するとともに、当直機関士に主機及びバウスラストの使用準備を指示し、強風によって船尾が本件岸壁から遠ざからないように乗組員にヘッドラインを巻き締めさせた。</p> <p>A船は、ヘッドラインが本件岸壁のビットに繋がったまま本件岸壁のビットを支点として船尾が左舷方向に振られて時計回りに回転して船首部がB船に接近し、左舷船首部がB船の左舷船尾部に衝突した。</p> <p>船長Aは、船舶代理店等からの気象情報を入手していなかったため、本事故当時、強風及び波浪注意報が発表されていることを知らなかった。</p> <p>B船（全長185.99m）は、船長Bほか20人（インド国籍8人、ベトナム社会主義共和国籍12人）が乗り組み、本件岸壁に入船右舷着けで積荷役中、船長Bが、B船の乗組員からA船のスターンラインが切断している旨の報告を受け、荷役を緊急中断し、船首尾に乗組員、機関室に機関士全員を配置し、主機及びバウスラストの準備を行ったが、A船が衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、強風及び波浪注意報が発表され、風力7～8の南南東の風が右舷方から吹く状況下、入船右舷着けで着岸中、船長Aが、同注意報の発表を知らず、係留索を十分に増し取りしない状態で着岸を続けたことから、A船の全てのスターンライン及び船首スプリングラインが切断し、残されたA船のヘッドラインが本件岸壁に繋がったまま本件岸壁のビットを支点として船尾が左舷方向に振られて船首部がB船に接近し、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、船舶代理店等からの気象情報を入手していなかったことから、強風及び波浪注意報の発表を知らず、ヘッドライン及びスターンラインをそれぞれ1本ずつ増し取りすれば十分だと考えてヘッドラインを5本、船首及び船尾スプリングラインをそれぞれ2本ずつ及びスターンラインを5本とし、着岸を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、入船右舷着けで積荷役を行いながら着岸中、船長Bが、A船のスターンラインが切断している旨の報告を受け、A船との衝突を回避する準備を行ったものの、A船が衝突したものと考えられる。</p>

原因	本事故は、夜間、強風及び波浪注意報が発表され、風力7～8の南南東の風が右舷方から吹く状況下、A船及びB船が共に入船右舷着けで着岸中、船長Aが、同注意報の発表を知らず、係留索を十分に増し取りしない状態で着岸を続けたため、A船の係船索が次々に切断し、残されたヘッドラインにより船尾が左舷方向に振られて船首部がB船に接近し、A船がB船に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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、港内で着岸中、常時、船舶代理店等から寄港地での強風注意報発表の有無等の強風予報等の情報の入手に努め、状況に応じた係船索の増し取り等の対策を行うこと。・ 船長は、港内で着岸中、強風が吹くことが予測される場合、港内の錨地に緊急避難するなどの措置が採れるよう早期に主機の使用準備を行うこと。