

船舶事故調査報告書

令和4年7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3年12月26日 09時55分ごろ |
| 発生場所 | 阪神港神戸第2区ポートアイランドコンテナ第14号岸壁 神戸第8防波堤灯台から真方位303° 1,900m付近 (概位 北緯34° 39.6′ 東経135° 14.0′) |
| 事故の概要 | コンテナ船 ^{ハイ フェン ハイ コウ} HAI FENG HAI KOUは、離岸作業中、係留中のコンテナ船 ^{ボ-ハイ スター} BOHAI STARに衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年1月4日、主管調査官（神戸事務所）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 HAI FENG HAI KOU（中華人民共和国籍）、9,531 トン（907TEU） 9331127（IMO番号）、SITC STEAMSHIPS（HAINAN） CO.,LTD. B コンテナ船 BOHAI STAR（パナマ共和国籍）、7,409トン （706TEU） 9224362（IMO番号）、TONGFA CONTAINER LIMITED |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A（中華人民共和国籍）、船長免状（中華人民共和国発給） B 船長B（中華人民共和国籍）、免状不詳 |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | A 積載コンテナ1個に破損 B 右舷船首部外板に擦過傷等 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6～8、視界 良好 海象：波高 約0.5m 本事故時、神戸市に風雪注意報（発表基準：平均風速15m/s、雪を伴う。）が発表されていた。 |
| 事故の経過 | A船は、船長Aほか15人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、ポートアイランドコンテナ第14号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を西方に向けて左舷着けで係留し、荷役作業を終えた後、船長Aが操船指揮をとり、離岸作業を開始し、すべての係留索を放した。 船長Aは、本件岸壁と平行に離岸する目的で、バウスラストを右舷方一杯とするとともに、A船の右舷船尾部にタグラインをとったタグボート1隻に船尾を右舷方に引かせていたところ、北西風が強まり、A船の船首部が本件岸壁側に押され、A船が左回頭を始めたので、本件岸壁への衝突を回避しようと主機を後進運転とした。 船長Aは、A船が後進しながら左回頭を続けていたので、右舵一杯 |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>及び主機を短時間極微速力前進とし、タグボートに右舷船尾部を押させ、左回頭を止めたものの、A船が、北西風に圧流され、本件岸壁に左舷着けで係留中のB船に接近し、どうすることもできないまま、A船に積載されたコンテナ1個がB船の右舷船首部に衝突した。</p> <p>船長Aは、風雪注意報が発表されていることを知っていた。</p> <p>船長Aは、離岸作業の開始前、約30分間船橋で風向及び風力の変化を観察したところ、離岸作業中は風力6～7の北西風と判断し、また、過去に同程度の風が吹く中、タグボート1隻に右舷船尾部を引かせて離岸作業を行った経験が複数回あったので、本事故当ても安全に離岸作業を行うことができると考えていた。</p> <p>B船は、船長Bほか15人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、A船の船尾方で本件岸壁に係留して荷役作業中、A船が衝突した。</p> |
| <p>分析</p> | <p>A船は、風雪注意報が発表され、強い北西風が吹く状況下、船長Aが、離岸作業中は風力6～7と判断し、タグボート1隻にA船の右舷船尾部を引かせ、離岸作業を続けたことから、更に強まった北西風に圧流され、船尾方で本件岸壁に係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件岸壁に係留して荷役作業中、A船が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、風雪注意報が発表され、強い北西風が吹く状況下、船長Aが、離岸作業中は風力6～7と判断し、タグボート1隻にA船の右舷船尾部を引かせ、離岸作業を続けたため、更に強まった北西風に圧流され、船尾方で本件岸壁に係留中のB船に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"> ・ 貨物積載時に風の影響を受けやすいコンテナ船の船長は、強風下で離岸作業を行う場合、風が更に強まった際に岸壁や他船に向かって圧流されることがないように、タグボートの使用数を増やしたり、タグボートを適切に配置したりすること。 |