

船舶事故調査報告書

令和6年2月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）																			
発生日時	令和5年4月8日 12時15分ごろ																			
発生場所	愛知県名古屋港第4区金城ふ頭78号岸壁 名古屋港海上交通センター金城信号所から真方位337° 1,420m付近 （概位 北緯35° 02.8′ 東経136° 50.4′ ）																			
事故の概要	車両運搬船（RORO船）PULAU TIOMAN ^{ブラウ ティオマン} は、離岸作業中、岸壁に衝突した。																			
事故調査の経過	令和5年4月27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	車両運搬船（RORO船） PULAU TIOMAN（パナマ共和国籍）、 10,456トン 9561617（IMO番号）、IWAMI S.A.																			
乗組員等に関する情報	船長（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）																			
負傷者	なし																			
損傷	本船 右舷船首部外板に凹損 岸壁 車止めコンクリートブロックに欠損																			
気象・海象	気象：天気 曇り、視界 良好 <table><tr><th rowspan="2">時 刻 （時：分）</th><th colspan="4">風 向 ・ 風 速（m/s）</th></tr><tr><th>風 向</th><th>平 均</th><th>風 向</th><th>最大瞬間</th></tr><tr><td>12：10</td><td>西北西</td><td>6.7</td><td>西北西</td><td>11.6</td></tr><tr><td>12：20</td><td>西北西</td><td>6.3</td><td>西北西</td><td>11.1</td></tr></table> 海象：潮汐 下げ潮の末期	時 刻 （時：分）	風 向 ・ 風 速（m/s）				風 向	平 均	風 向	最大瞬間	12：10	西北西	6.7	西北西	11.6	12：20	西北西	6.3	西北西	11.1
時 刻 （時：分）	風 向 ・ 風 速（m/s）																			
	風 向	平 均	風 向	最大瞬間																
12：10	西北西	6.7	西北西	11.6																
12：20	西北西	6.3	西北西	11.1																
事故の経過	本船は、船長ほか19人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、金城ふ頭78号岸壁に船首を北北西方に向けて右舷着けし、建設重機等15台（約185t）を積載して荷役を終え、左舷船尾部にタグラインを取り、京浜港横浜区に向け、離岸作業を始めた。 船長は、全ての係留索を放したのち、船首部及び船尾部を岸壁から平行に離そうと思い、タグボート1隻に左舷正横方に向けて極微速力後進で引かせるとともに、船首スラストを左一杯とした。 船長は、船首部が岸壁から約5m離れたとき、左舷船首方からの強風により、それ以上距離を離せず、タグボートに停止を命じ、左舵一杯として主機を極微速力前進としたが、船首部と岸壁との距離は離れず、主機を停止したところ、本船の船首部が右舷方に圧流され、右舷船首部が岸壁に衝突した。																			

	船長は、離岸を断念して再着岸し、海上保安庁等の調査を受けたのち、タグボート２隻を左舷船首部及び左舷船尾部にそれぞれ取り、離岸出港した。
分析	本船は、左舷船首方から強風が吹く状況下で離岸作業中、船長が、船体を岸壁と平行に離そうと思い、タグボート１隻に左舷正横方に引かせ、船首スラストを左一杯とし、岸壁と平行に離岸を始めたことから、船首部が十分に岸壁から離れず、船首部が右舷方に圧流され、右舷船首部が岸壁に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が左舷船首方から強風が吹く状況下で離岸作業中、船長が、船体を岸壁と平行に離そうと思い、タグボート１隻に左舷正横方に引かせ、船首スラストを左一杯とし、岸壁と平行に離岸を始めたため、船首部が十分に岸壁から離れず、船首部が右舷方に圧流され、右舷船首部が岸壁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及び被害の軽減に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・ 船長は、強風が吹く状況下で離岸する場合、圧流されることを考慮し、風上側から徐々に離岸すること。 ・ 船体側面の風圧面積が大きいＲＯＲＯ船等の船長は、風の状況により離岸操船が困難になると予想される場合は、躊躇ちゅうちよすることなく、タグボートを増配備すること。