

# 大型コンテナ船折損事故の概要

事故船舶 : 大型コンテナ運搬船「MOL COMFORT」(8000TEU級)

総トン数 : 86,692トン

船舶の長さ : 302m

船籍国 : バハマ

運航者 : 商船三井

建造者 : 三菱重工業(2008年進水)

検査機関 : 日本海事協会

事故の状況: 2013年6月、インド洋沖航行中に発生

船体中央部に船底から亀裂が生じ、船倉内へ浸水  
船体は中央部で分離し漂流後、沈没



(事故発生場所)



事故直後の状況(商船三井提供)



事故直後の状況(拡大図)

バハマ籍ではあるが、日本の運航者、日本の建造船、日本の検査機関が検査を行った船であり、本事故の技術的解明と再発防止が我が国にとって重要であるため、検討委員会を平成25年8月に設置し、事故原因の推定と再発防止策の検討を行ってきた。報告書は、バハマ政府にも提供する。

## コンテナ運搬船安全対策検討委員会 委員名簿

【座長】 (敬称略)

角 洋 一

横浜国立大学 名誉教授

【委員】 (五十音順 敬称略)

岩 野 淳 一

日本郵船株式会社 技術グループ グループ長

上 田 直 樹

三菱重工業株式会社 交通・輸送ドメイン 船舶・海洋事業部 副事業部長

川 越 美 一

株式会社商船三井 執行役員

木戸川 充 彦

日本海事協会 業務執行委員 船体部長

小 林 一 也

川崎重工業株式会社 船舶海洋カンパニー 技術本部長

高 平 智 明

ジャパンマリンユナイテッド株式会社 商船事業本部 基本計画部長

田 村 兼 吉

独立行政法人 海上技術安全研究所 研究統括主幹

中 野 豊 久

川崎汽船株式会社 技術グループ グループ長

藤久保 昌 彦

大阪大学大学院工学研究科 教授

藤 田 均

今治造船株式会社 常務取締役 設計本部長

# コンテナ運搬船安全対策検討委員会最終報告書の概要

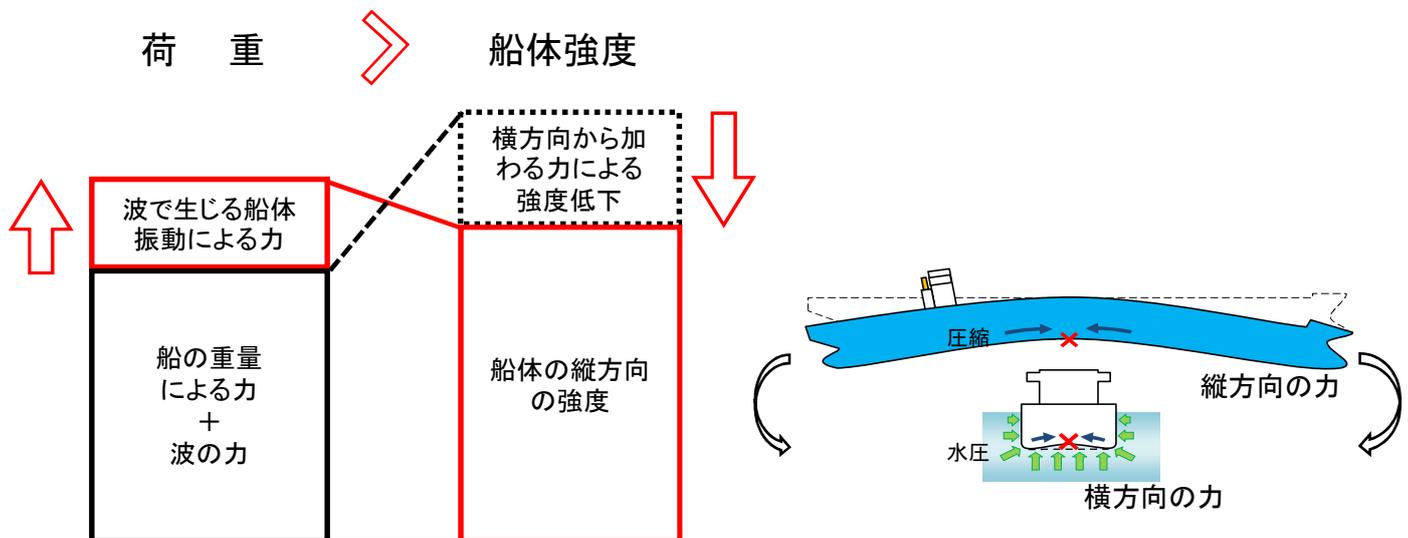
## 1. 事故原因の推定

・船舶の強度に関する安全基準は、船体にかかる力より、船体の強度が上回り、かつ、それに安全上の余裕を加えている。事故船は現在の基準を満たしていた。

[参考:日本の基準は、国際海事機関(IMO)及び検査機関の国際団体の基準を満たしている。]

・事故時の状況を詳細に再現する解析を行った結果、従来の安全基準では十分に考慮されていなかった2種類の力の影響で、事故船では、船体に加わった力が船体強度を上回り、折損に至ったと推定される。

- 「波の衝撃で生じる船体振動による力」により、船体に加わる力が増大する。
- 「横方向から船体に加わる力」の影響により、船体の縦方向の強度が低下する。



なお、他の設計のコンテナ船では、同様の解析の結果、強度が力を上回ることを確認している。

## 2. 提言

大型のコンテナ船(8000TEU級以上)の構造強度に関する検査機関の規則に関し、「波の衝撃で生じる船体振動による力」及び「横方向から船体に加わる力の影響」を考慮する規則とすることを提言する。