

船舶事故調査報告書

平成23年1月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成22年4月15日 21時15分ごろ
発生場所	愛知県東海市名古屋港東海元浜ふ頭北岸沖 (概位 北緯35°02.7′ 東経136°52.6′)
事故調査の経過	平成22年5月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{しんかい} 神海丸、499トン 134281、神鋼物流株式会社 76.23m×12.00m×7.01m、鋼 ディーゼル機関、1,323.9kW、平成10年12月19日 B 貨物船 ^{さんこう} 第三十一三晃丸、498トン 140270、三晃海運有限会社 74.99m×11.80m×7.50m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成17年12月8日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成8年8月21日 免状交付年月日 平成17年12月16日 免状有効期間満了日 平成23年8月20日 B 船長B 男性 28歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成17年9月28日 免状交付年月日 平成22年3月1日 免状有効期間満了日 平成27年9月27日
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首左舷外板及び球状船首に凹損及び亀裂 B 船首材及び球状船首に凹損及び亀裂
事故の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、船長Aが単独で船橋当直につき、平成22年4月15日21時05分ごろ、名古屋港東海元浜ふ頭（以下「元浜ふ頭」という。）北側のF4岸壁を離岸し、名古屋港北航路へ向け速力約2ノット（kn）で西北西進した。 船長Aは、左舷船首にB船のマスト灯及び右げん灯を認め、B船は元浜ふ頭の北側に向かう船であり、A船とは互いに左舷を対して通過するもの

	<p>と思い、汽笛による操船信号の代わりに探照灯でせん光1回をB船に向けて照射し、約10°右転した。</p> <p>船長Aは、B船が針路及び速力を変えずに接近してきたので、機関を全速後進にかけたが、21時15分ごろ、A船の船首部とB船の船首部が衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、船長Bが単独で船橋当直につき、元浜ふ頭F4岸壁に左舷着けするため、名古屋港北航路を東北東進し、元浜ふ頭北西端を右舷に見て通過したあと、針路を約078°（真方位）に転じ、速力約4knで航行中、船長Bは、元浜ふ頭F4岸壁を離岸するA船のマスト灯及び左げん灯を認め、大型船などが着岸している元浜ふ頭北岸に接近したくないとの思いもあり、A船の灯火からB船と互いに右舷を対して通過できるものと思った。</p> <p>船長Bは、A船の右舷側を通過する意思を伝えようと汽笛で短音を2回吹鳴し、そのときA船がせん光1回を発し、右転したのを認めたが、そのA船の動きが理解できず、そのままの針路及び速力で航行し、さらにA船と接近したので、機関を全速後進に操作したが、後進が間に合わず、A船と衝突した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約3.1m/s、視程 約20km 海象：潮汐 下げ潮の中央期</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、ふだん、港内で他船とすれ違う場合、互いに左舷を対して通過するのが常であった。</p> <p>船長Bは、平成22年3月21日、一等航海士兼船長としてB船に乗船し、船長として入港するのは今回が初めてであった。</p> <p>両船長は、すれ違い方法についてVHFで連絡を取り合っていなかった。</p> <p>元浜ふ頭F4岸壁から同ふ頭西端までの距離は、約1,400m、同ふ頭対岸の岸壁までの距離（可航幅）は約400mであった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>A船は、名古屋港において、元浜ふ頭F4岸壁を離岸して西北西進中、船長Aは、ふだん、港内で他船とすれ違うときと同じように、接近するB船と互いに左舷を対して通過しようとして、汽笛による操船信号の代わりに探照灯でせん光1回をB船に向けて照射し、右に約10°変針したものと考えられる。</p> <p>B船は、元浜ふ頭F4岸壁に向けて東北東進中、船長Bは、大型船などが着岸している元浜ふ頭北岸に接近したくないとの気持ちがあったことから、接近するA船とは互いに右舷を対して通過できるものと思い込み、A船がせん光1回を発して右転したのを認めたが、A船の動きが理解できず、針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p>

	<p>船長Bは、代理船長として初めての入港操船であったことから、港内での出航船との通過について慣れていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>船長A及び船長Bは、両船の通過方法についてVHFで連絡を取り合っていれば、本事故を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、名古屋港において、A船が西北西進中、B船が東北東進中、船長Aが、B船と左舷を対して通過しようとして右転し、また、船長Bが、A船と右舷を対して通過できるものと思い込み、A船の動きが理解できず、針路及び速力を保持して航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>