

船舶事故調査報告書

平成25年2月14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 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成24年4月13日 23時32分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水区袖師第1ふ頭岸壁南東角 静岡市所在の清水港外防波堤南灯台から真方位301° 1,200m付近 (概位 北緯35° 02.0′ 東経138° 30.5′)
事故調査の経過	平成24年4月16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	コンテナ船 <small>エバーピース</small> EVER PEACE（パナマ共和国籍）、17,887トン 9249207（IMO番号）、VERSOIX SHIPPING COMPANY LIMITED 181.76m×28.00m×13.90m、鋼 ディーゼル機関、12,480kW、2001年9月 バウスラスト、約970kW
乗組員等に関する情報	船長（台湾籍） 男性 60歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2011年12月7日 （2016年11月17日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷前部外板に凹損及び亀裂 岸壁 岸壁縁部及び車止め等に軽損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか21人が乗り組み、コンテナを約9,126t積載し、船首約6.70m、船尾約7.50mの喫水で清水港の袖師第1ふ頭8号岸壁（以下「8号岸壁」という。）に向けて航行中、清水港外港防波堤手前でタグラインを本船の右舷後方にとった。</p> <p>船長は、その後、機関を極微速力前進及び停止と交互に使用して速力を減じ、本船と岸壁までの距離が約500mとなったとき、タグボート（出力約2,647kW）に極微速力前進で9時の方向に押すように指示した。</p> <p>本船は、その後、次第に左舷方に圧流されるようになり、船長が、袖師第1ふ頭岸壁南東角が左舷船首前方約250mとなった頃、1.7ノット（kn）の対地速力で機関を停止としたのち、船首のスラスト</p>

	<p>を右一杯にし、タグボートを極微速力後進にして岸壁から離そうとしたが、平成24年4月13日23時32分ごろ左舷船首が袖師第1ふ頭岸壁南東角に衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、西流 0.1～0.5kn</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、清水港新興津ふ頭に着岸したことは5回あったが、袖師第1ふ頭に着岸するのは初めてだった。</p> <p>船長は、左舷ウィングで操船指揮を執り、三航士に機関の操作を、研修生に速力の報告をそれぞれさせていた。</p> <p>船長は、清水港興津ふ頭と袖師第1ふ頭の間点に向けて航行して本船を岸壁と平行に停船させ、船首のスラストと船尾に取ったタグボートにより、左舷着けする着岸計画を立てていたが、接近するに従い、本船が次第に左舷方に圧流されるようになった。</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 あり</p> <p>本船は、8号岸壁において着岸作業中、岸壁に向けて圧流されたことから、左舷船首が袖師第1ふ頭岸壁南東角に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、潮流等の影響で圧流された可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、8号岸壁において着岸作業中、岸壁に向けて圧流されたため、袖師第1ふ頭岸壁南東角に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・岸壁との接近状況を確認すること。 ・タグボート及び船首スラストを適切に活用すること。