

船舶事故調査報告書

平成26年11月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年5月7日（水） 16時02分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水港南東方沖 静岡市所在の清水灯台から真方位182° 1.7海里（M）付近 （概位 北緯34° 59.0′ 東経138° 31.8′）
事故調査の経過	平成26年5月8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 油タンカー 第八末広丸 ^{すえひろ} 、749トン 141129、末広汽船株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 72.00m×11.80m×5.20m、鋼 ディーゼル機関、1,618kW、平成21年10月29日 B プレジャーモーターボート Mari Force ^{マリ フォース} 、5トン未満 241-17609 静岡、中村商事株式会社 9.53m (Lr) × 2.61m × 0.89m、FRP ディーゼル機関、180.20kW、平成13年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 63歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年6月22日 免状交付年月日 平成25年8月5日 免状有効期間満了日 平成31年4月20日 B 船長B 男性 73歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年7月19日 免許証交付日 平成23年5月11日 （平成28年7月18日まで有効） 同乗者B 男性 60歳
死傷者等	A なし B 軽傷 2人（船長B及び同乗者B）
損傷	A 船首に擦過傷 B 左舷外板に亀裂を伴う凹損、フレームの折損等

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか6人が乗り組み、清水港で荷揚げを終え、平成26年5月7日15時35分ごろ清水港を空船で出港し、15時55分ごろ清水灯台を右手に見て変針を行い、針路約207°（真方位）、対地速力約14.5ノットで自動操舵により、航行した。</p> <p>船長Aは、単独で船橋当直を行い、船位を海図に記入した後、レーダー画面を観察し、また、船首方を見たが、他船を認めなかったため、船橋右舷側に右舷方へ向けて設置されたコンピューターの前に移動して書類を作成していたところ、16時02分ごろ、清水港南東方沖において、船橋前部の甲板上で作業を行っていた乗組員から、トランシーバーでB船と衝突した旨の連絡を受けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者Bほか4人を乗せ、清水港南東方沖で錨泊して釣りを行っていた。</p> <p>船長Bは、船尾方約1km付近から接近して来るA船に気付き、その動静を観察していたところ、A船が針路を変えことなく接近するので、同乗者と共にA船に向かって手を振ったが、A船がB船を避ける様子が見えなかったことから、アンカーロープを外し、機関を始動してA船を避けようとしたものの、16時02分ごろ、清水港南東方沖において、B船の左舷とA船の船首とが衝突した。</p> <p>船長Aは、A船を回頭させて停船させ、海上保安庁へ通報し、交通艇を降ろして乗組員にB船の状況を確認させた。</p> <p>船長B及び同乗者Bは、衝撃で海に投げ出されたが、泳いでB船に戻り、他の同乗者に救助された。</p> <p>A船は、海上保安庁の巡視艇が到着後、清水港の港外へ錨泊し、B船は、自力で清水港の新港町清水船溜まりへ着岸した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視程 約7～8M 海象：波向 南、波高 約0.7m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、衝突の衝撃や音を感じず、A船がB船と衝突したことに気付かなかった。</p> <p>船長Aは、書類の作成を行う前に船首方を見た際、双眼鏡を使用せず、レーダー画面を観察した際もよく見てはおらず、本事故後、詳細に確認を行っていれば、B船を認めることができたかもしれないと思った。</p> <p>船長Aは、約23年の船長経験があり、約30～40回本事故海域を航行した経験を有し、また、矯正視力が両眼共に約0.8～0.9であり、本事故当時、眼鏡を使用していた。</p> <p>B船は、汽笛がなく、ホイッスルを備えていたが、船長Bが吹鳴する余裕がなかった。</p> <p>船長Bは、約12～13年の操船経験があり、本事故海域を航行した経験が多数あった。</p>

	B船の乗船者は、全員が救命胴衣を着用していた。
分析 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	A あり、B なし A なし、B なし A なし、B なし A船は、清水港南東方沖を南南西進中、船長Aが、船首方に他船を認めなかったため、書類の作成を行っていたことから、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、清水港南東方沖で錨泊して釣り中、船長Bが、接近するA船に気づき、乗船者全員でA船に手を振ったが、A船がB船を避ける様子がないので、アンカーロープを外し、機関を始動しようとしたものの、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、清水港南東方沖において、A船が南南西進中、B船が錨泊して釣り中、船長Aが書類の作成を行っていたため、A船とB船とが衝突したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・航行中は、周囲の見張りを適切に行うこと。

付図1 推定航行経路図

