

船舶事故調査報告書

平成28年2月25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

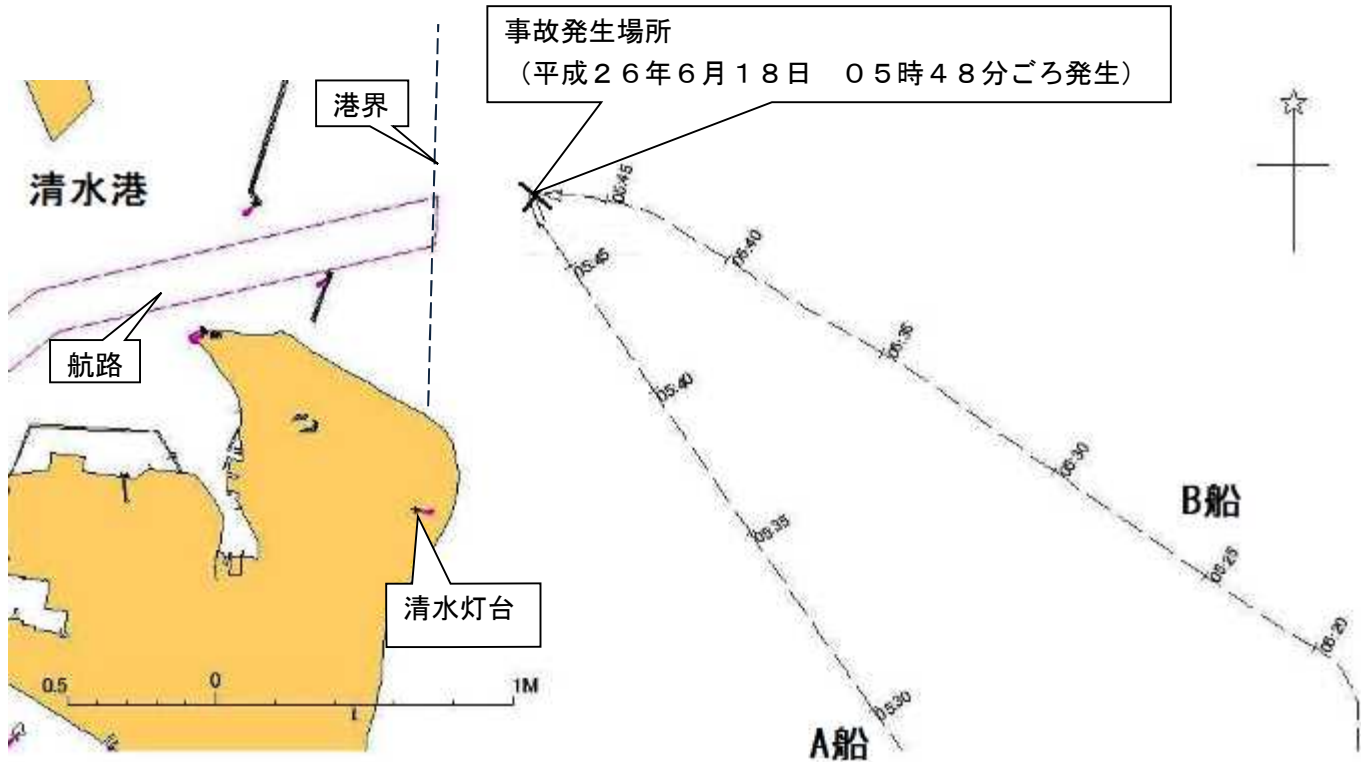
事故種類	衝突
発生日時	平成26年6月18日 05時48分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水区清水港外 清水灯台から真方位024° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 01.73′ 東経138° 32.42′）
事故調査の経過	平成26年6月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか2人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 ^{テュジュ アロー} TUJU ARROW（バハマ国籍）、44,684トン 9443920（IMO番号）、EAST BLUE MARLIN S.A. 225.00m×32.26m×20.56m、鋼 ディーゼル機関、12,577kW、2010年10月 B 貨物船 ^{サニー ホープ} SUNNY HOPE（パナマ共和国籍）、33,138トン 9482134（IMO番号）、C.S. SUNNY, S.A. 197.00m×32.26m×18.10m、鋼 ディーゼル機関、8,630kW、2011年8月
乗組員等に関する情報	船長A（フィリピン共和国籍） 男性 42歳 締約国資格受有者承認証 船長（バハマ共和国発給） 交付年月日 2009年6月22日 （2016年12月31日まで有効） 船長B（大韓民国籍） 男性 59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 2012年12月19日 （2016年12月11日まで有効） 水先人B 男性 64歳 清水水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成18年12月22日 免状交付年月日 平成23年11月24日 有効期間満了日 平成28年12月21日
死傷者等	なし
損傷	A 船首部の右舷舷縁及び外板に亀裂を伴う凹損等、手すりに曲損 B 船首部の左舷舷縁に亀裂を伴う凹損、曲損及び擦過傷

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか20人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、パルプ約63,000t及び板材約8,000tを積載し、静岡県清水港に向かった。</p> <p>船長Aは、平成26年6月18日05時16分ごろ、レーダーで、右舷船首方約2MにB船を認め、その後B船が清水港内に向けて左転したことから、B船と進路が交差する態勢となったことを認めた。</p> <p>船長Aは、A船がB船を避航する立場にあると思ったが、速力が速いA船の方が先に検疫錨地に到着するので、B船を避航する状況にはならないと判断し、05時26分ごろ（テレグラフィガーの時計には10分の遅れがあり、実際は05時36分ごろであった。）機関を停止し、その後惰力で検疫錨地に向けて北北西進した。</p> <p>船長Aは、B船が、水先人Bを乗せた後、増速し、港内航路の入口に向けて左転を開始したので、前路で互いに接近する状況となったことを知った。</p> <p>A船は、船長Aが、既に速力を落としていたので、転舵しても舵効はないと判断し、機関を全速力後進にかけたものの、05時48分ごろ、A船の右舷船首部とB船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか20人（大韓民国籍1人、フィリピン共和国籍19人）が乗り組み、酸化アルミニウム約44,000tを積載して清水港に向かい、05時35分ごろ、清水灯台の東方沖で、水先人Bを乗船させた。</p> <p>水先人Bは、船長Bの操船指揮の下、水先を開始し、05時38分ごろ、VHF無線電話（以下「VHF」という。）でA船を呼び出し、機関を停止したのちB船の後に続くように要請した。</p> <p>水先人B及び船長Bは、A船が機関を停止した旨を回答したので、A船が行きあしを止めてB船の後から検疫錨地に向かうものと思った。</p> <p>水先人Bは、05時41分ごろ、清水灯台から真方位048°1.3M付近に至り、機関を極微速力前進にかけ、約6.0ノット（kn）の対地速力で港内航路の入口に向けて左転を開始したとき、A船を左舷正横0.5M付近に認めた。</p> <p>B船は、左転を続け、A船が左舷至近に迫ったので、右舵一杯とし、機関を全速力後進にかけたものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>本事故後、A船は検疫錨地に投錨し、B船は予定していた岸壁に着岸した。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録（抜粋）、付表2 B船のAIS記録（抜粋）、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視程 約3M 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>

<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、健康状態は良好で、視力及び聴力は正常であり、約15か月の船長歴を持ち、2013年4月からA船に乗り組んでいたが、清水港入港は初めてだった。</p> <p>水先人Bは、平成19年1月ごろから水先業務を開始し、年間約380隻の水先を行っていた。</p> <p>船長Aは、05時38分ごろ、水先人BからVHFで機関停止を要請されたが、行きあしを止めてB船の後に続くよう要請されたとは思わなかった。</p> <p>清水ポートラジオ（清水港の港湾管理者から委託を受けて公務通信業務を行う海岸局）は、水先人Bが水先を開始する前から、VHFでA船に対して、B船の後に続くよう要請を繰り返していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、清水港外を同港の港内航路入口に向けて北北西進中、船長Aが、同入口に向かうB船と互いに接近する状況となった際、B船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、A船の方が先に検疫錨地に到着するので、B船を避航する状況にはならないと思ったことから、B船に対する見張りを適切に行っていなかった可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、清水ポートラジオから繰り返しB船の後に続くよう要請されていたものと考えられるが、応答の状況などを明らかにすることはできなかった。</p> <p>B船は、清水港外を同港の港内航路入口に向けて北西進中、水先人Bが、同入口に向かうA船と互いに接近する状況となったとき、A船が行きあしを止めてB船の後に続くものと思い、A船の前路に向けて左転を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人B及び船長Bは、A船に対して機関停止を要請した後、B船の後に続くようにと要請したところ、A船から機関を停止した旨の連絡があったことから、A船が行きあしを止めてB船の後に続くものと思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、清水港外を港内航路の入口に向けて、A船が北北西進中、B船が北西進中、船長Aが、B船に対する見張りを適切に行っておらず、また、水先人B及び船長Bが、A船が行きあしを止めてB船の後に続くものと思い、A船の前路に向けて左転を続けたため、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>
<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">・ V H F で他船と操船や避航に関する連絡を取り合う場合は、相手が連絡内容を理解し、動作が確実に履行されていることを確認すること。 |
|--|---|

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 時:分:秒	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
05:35:14	35-00-33.7	138-33-11.7	325.1	326	7.9
05:36:33	35-00-42.1	138-33-04.5	325.4	327	7.6
05:37:13	35-00-46.3	138-33-01.1	326.1	327	7.3
05:38:04	35-00-51.3	138-32-57.1	325.6	326	7.1
05:39:04	35-00-57.0	138-32-52.3	325.4	327	6.7
05:40:04	35-01-02.5	138-32-47.8	326.2	327	6.5
05:41:04	35-01-07.8	138-32-43.5	326.2	326	6.2
05:42:03	35-01-12.8	138-32-39.4	324.7	326	5.9
05:43:34	35-01-20.0	138-32-33.6	327.1	327	5.6
05:44:33	35-01-24.5	138-32-29.9	325.6	326	5.3
05:45:13	35-01-27.4	138-32-27.5	326.4	327	5.1
05:45:33	35-01-28.8	138-32-26.4	325.3	328	5.0
05:46:03	35-01-30.8	138-32-24.7	325.3	329	4.8
05:46:33	35-01-32.7	138-32-23.1	324.9	332	4.4
05:47:03	35-01-34.4	138-32-21.6	324.5	336	3.9
05:47:34	35-01-35.9	138-32-20.3	324.4	340	3.6
05:48:04	35-01-37.1	138-32-19.4	323.5	339	2.6
05:48:33	35-01-38.1	138-32-18.7	326.3	337	2.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置を示す。また、対地針路及び船首方位は真方位（以下同じ。）である。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 時:分:秒	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	対地針路 (°)	船首方位 (°)	対地速力 (kn)
05:35:01	35-01-10.0	138-33-43.9	301	299	8.2
05:36:01	35-01-13.9	138-33-35.8	300	299	7.7
05:37:01	35-01-17.7	138-33-28.0	300	300	7.3
05:38:01	35-01-21.4	138-33-20.5	300	300	7.0
05:39:01	35-01-24.7	138-33-13.7	301	301	6.6
05:40:10	35-01-28.9	138-33-06.0	303	300	6.3
05:41:00	35-01-31.5	138-33-00.7	300	299	6.0
05:41:31	35-01-33.0	138-32-57.6	300	299	6.0
05:42:00	35-01-34.6	138-32-54.7	303	297	5.9
05:43:31	35-01-38.9	138-32-45.4	294	280	5.6
05:44:00	35-01-39.7	138-32-42.3	287	278	5.4
05:44:41	35-01-40.4	138-32-38.0	283	277	5.1
05:45:00	35-01-40.7	138-32-36.3	283	276	4.8
05:46:00	35-01-41.6	138-32-31.3	281	273	4.0
05:46:29	35-01-41.8	138-32-29.0	278	272	4.0
05:47:10	35-01-42.2	138-32-26.0	277	271	3.4
05:47:41	35-01-42.3	138-32-24.3	274	271	2.7
05:48:04	35-01-41.8	138-32-23.5	252	286	2.1
05:48:34	35-01-41.7	138-32-22.4	262	302	2.0

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置を示す。

写真1 A船の損傷状況



ブルワーク曲損

亀裂及び凹損等

写真2 B船の損傷状況



亀裂及び凹損等