

船舶事故調査報告書

令和2年9月9日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

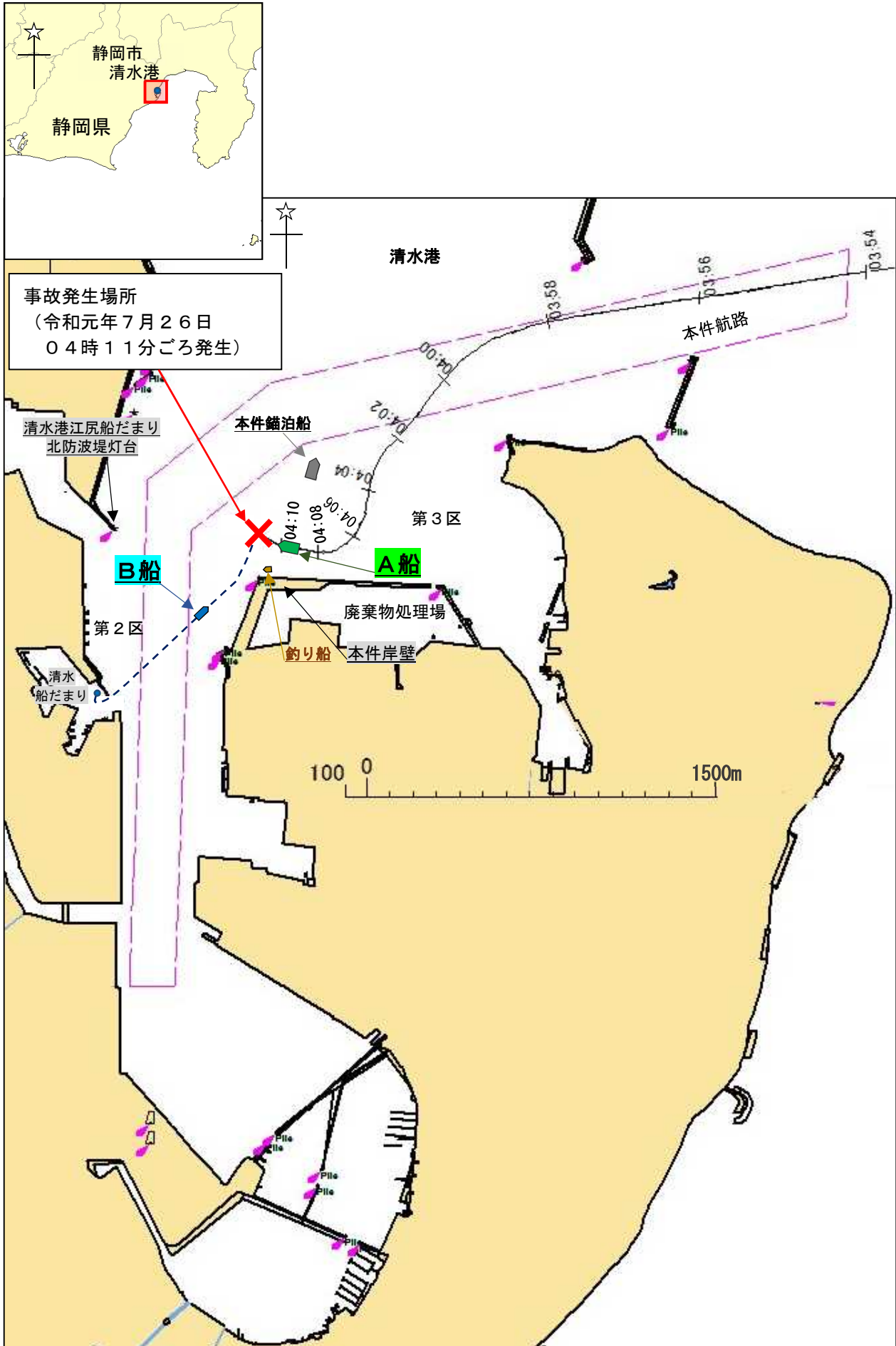
事故種類	衝突
発生日時	令和元年7月26日 04時11分ごろ
発生場所	静岡県静岡市清水港 清水港江尻船だまり北防波堤灯台から真方位094°660m付近 (概位 北緯35°01.0′ 東経138°30.3′)
事故の概要	貨物船 ^{ことひき} 琴弾丸は、西北西進中、また、遊漁船第2まつや丸は、北北東進中、両船が衝突した。 第2まつや丸は、船長及び釣り客2人が負傷し、船首部外板の割損等を生じ、また、琴弾丸は、左舷船首部外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和元年7月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
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 琴弾丸、499トン 143460、明港汽船株式会社（船舶管理人）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 76.20m×12.50m×6.92m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成30年12月 B 遊漁船 第2まつや丸、2.8トン 241-18055静岡、個人所有 9.18m(Lr)×2.45m×0.83m、FRP ディーゼル機関、147.10kW、平成14年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 46歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成18年2月7日 免状交付年月日 平成28年1月6日 免状有効期間満了日 令和3年2月6日 B 船長B 男性 68歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成14年8月2日 免許証交付日 平成29年7月7日 (令和4年8月1日まで有効) 釣り客B 男性 60歳

死傷者等	A なし B 重傷 2人（船長B及び釣り客B）、軽傷 1人（釣り客）
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に割損及び擦過傷、船首部甲板に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：04時51分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、空倉の状態、令和元年7月25日09時30分ごろ清水港に向けて茨城県鹿島港を出港した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、前部甲板及び船首部甲板を照らす投光器をつけ、船長Aが、船橋で操船し、航海士2人を船首配置につけ、26日03時54分ごろ清水港内の航路（以下「本件航路」という。）に入航し、本件航路に沿って西進した後、清水港第3区に錨泊する目的で、左転して同航路から外れ、南西進した。</p> <p>A船は、船長Aが、レーダーで右舷船首方に清水港第3区で錨泊中の貨物船（以下「本件錨泊船」という。）を認め、安全な距離を隔てて錨泊しようと思い、本件錨泊船の東方を南進した。</p> <p>A船は、船長Aが本件錨泊船及び南方の廃棄物処理場の岸壁（以下「本件岸壁」という。）までの距離をレーダーで確認しながら、右転して西北西進し、主機を中立運転として約2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本件錨泊船の南方を通過した。</p> <p>船長Aは、左舷船首方約200～300mにA船船首方に向けて北北東進するB船を認め、いずれB船がA船の進路を避けて船首方至近を横切っていくものと思い、航行を続けた。</p> <p>A船は、西北西進中、船長Aが、B船が至近に接近してもA船の進路を避ける様子がなく、衝突の危険を感じたものの、どうすることもできず、04時11分ごろ左舷船首部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、VHFで海上保安庁に本事故の発生を通報し、B船乗船者の安否を確認した後、予定錨地に錨泊した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客Bほか釣り客3人を乗せ、法定灯火を表示し、前部甲板を照らす作業灯等をつけ、船長Bが操舵室で操縦し、04時05分ごろ静岡市鎌ヶ崎南西方沖の釣り場に向けて清水港第2区清水船だまりの定係地を出発した。</p> <p>船長Bは、清水船だまりを出て清水港口に向けて北東進中、船首方の本件岸壁の北方に漂泊している釣り船を、釣り船のやや左方にA船をそれぞれ視認した。</p> <p>B船は、船長Bが、釣り船の近くを航行すれば航走波で釣りの妨げとなるので、釣り船の西方を航行することとし、また、A船が停船しているように見えたので、A船の船首方を横切ることとし、左転して北北東進した。</p>

	<p>船長Bは、速力約7knで北北東進中、突然衝撃を受けて胸部を舵輪にぶつけ、周囲を確認したところ、A船を認め、A船と衝突したことを知った。</p> <p>釣り客B及び釣り客3人は、船首部及び船尾部の座席等に分かれて座り、釣りの仕掛けの準備を行っていたところ、突然衝撃を受けて前方に転倒するなどした。</p> <p>B船は、船長Bが、釣り客の安否を確認した後、釣り客の1人が、海上保安庁及び119番通報し、定係地に向けて帰航した。</p> <p>船長B、釣り客B及び釣り客1人は、定係地に到着後、救急車で病院に搬送され、船長Bが、左肋骨骨折、肺挫傷等と診断され、約1週間入院し、また、釣り客Bが右頬骨骨折、上顎骨骨折等と、釣り客1人が腰椎打撲傷等とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、本事故当時、A船が、主機を中立運転として前進惰力で航行しており、舵効きが悪く、B船の進路を避けることが困難な状態であり、また、港内航行中に至近に接近して船首方を横切っていく漁船等を何度も見たことがあったので、いずれB船がA船の進路を避けて船首方至近を横切っていくものと思っていた。</p> <p>船長Bは、本事故当時、A船が停船しているものと思い、その動向を監視していなかったと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、清水港において、錨地に向けて前進行きあしがある状態で西北西進中、船長Aが、いずれB船がA船の進路を避けて船首方至近を横切っていくと思い、航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故当時、A船が、主機を中立運転として前進惰力で航行しており、舵効きが悪く、B船の進路を避けることが困難な状態であり、また、港内航行中に至近に接近して船首方を横切っていく漁船等を何度も見たことがあったことから、いずれB船がA船の進路を避けて船首方至近を横切っていくと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、清水港において、北北東進中、船長Bが、A船が停船していると思い、A船の船首方に向けて航行を続けたことから、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、清水港において、A船が錨地に向けて前進行きあしがある状態で西北西進中、B船が北北東進中、船長Aが、いずれB船がA船の進路を避けて船首方至近を横切っていくと思い、航行を続</p>

	<p>け、また、船長Bが、A船が停船していると思い、A船の船首方に向けて航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 自船に接近する船舶を認めた場合、自船の進路を避けてくれると思い込むことなく、余裕のある時機に汽笛を吹鳴することにより注意喚起を行うとともに衝突を避けるための措置をとること。 ・ 航行中は、周囲の船舶の動静監視を継続し、常時、適切な見張りを行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
03:50:28	35-01-38.1	138-32-42.5	273.2	273	10.3
03:55:04	35-01-36.5	138-31-44.7	259.4	259	10.8
04:00:16	35-01-23.1	138-30-46.0	218.3	214	6.4
04:01:09	35-01-18.8	138-30-41.9	217.6	217	5.4
04:02:07	35-01-14.9	138-30-38.1	223.5	219	4.5
04:03:23	35-01-11.3	138-30-34.5	205.6	193	3.4
04:04:18	35-01-07.8	138-30-33.3	189.7	190	4.0
04:04:59	35-01-05.0	138-30-32.8	190.6	206	4.4
04:06:05	35-01-01.2	138-30-30.4	217.0	234	3.4
04:07:02	35-00-59.3	138-30-27.8	241.8	263	2.4
04:08:18	35-00-59.0	138-30-24.5	280.1	281	2.5
04:09:28	35-00-59.6	138-30-21.1	281.5	284	2.3
04:09:39	35-00-59.6	138-30-20.6	281.2	284	2.2
04:09:48	35-00-59.7	138-30-20.2	282.2	285	2.2
04:09:58	35-00-59.8	138-30-19.6	281.4	286	2.3
04:09:59	35-00-59.8	138-30-19.6	280.0	287	2.3
04:10:22	35-00-59.9	138-30-18.5	285.3	295	2.4
04:10:28	35-00-59.9	138-30-18.2	286.1	296	2.3
04:10:32	35-01-00.0	138-30-18.1	289.3	297	2.3
04:10:39	35-01-00.1	138-30-17.8	290.1	298	2.3
04:10:42	35-01-00.2	138-30-17.6	292.4	299	2.2
04:11:18	35-01-00.7	138-30-16.3	300.9	302	2.0
04:11:28	35-01-00.9	138-30-15.8	298.9	303	2.0
04:11:39	35-01-01.1	138-30-15.5	302.0	303	1.9

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船



写真2 B船の損傷状況

