

船舶事故調査報告書

令和2年6月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和元年10月7日 00時04分ごろ
発生場所	静岡県清水市清水港江尻ふ頭1号岸壁 清水港江尻船だまり北防波堤灯台から真方位230° 170m付近 （概位 北緯35° 01.0′ 東経138° 29.7′）
事故の概要	貨物船 ^{きよたけ} 清岳丸は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和元年10月11日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	貨物船 清岳丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	135688、鈴与海運株式会社（船舶管理人）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 球状船首に圧壊 岸壁 擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、空船の状態で、風速約7m/sの風をほぼ正船尾方から受ける状況下、南北方向に延びた江尻ふ頭1号岸壁（以下「本件岸壁」という。）に右舷着けする目的で、約11ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西南西進中、本件岸壁までの距離が約1,300mになったところで主機を中立運転として減速を始めた。</p> <p>本船は、ふだん同様、本件岸壁までの距離が約450mになったところで、船長が、左舵一杯とし、主機を全速力後進として前進行きあしを制御しようとしたところ、船尾方からの風に圧流されて前進行きあしを制御できず、バウスラストを左舵一杯としたものの、約2knの速力となったとき、右舷球状船首が本件岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船が船尾方から強い風を受ける状況であったので、ふだんよりも早い時機に主機を後進として前進行きあしを制御すればよかったと本事故後に思った。</p>
分析	本船は、本件岸壁に右舷着けで着岸作業中、風速約7m/sの風をほぼ正船尾方から受けていた状況下、船長がふだんと同じ本件岸壁までの距離で主機を後進としたことから、前進行きあしを制御することができず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、本件岸壁に右舷着けで着岸作業中、風速約7m/sの風をほぼ正船尾方から受けて圧流される状況下、船長がふ

	<p>だんと同じ本件岸壁までの距離で主機を後進としたため、前進行きあしを制御することができず、本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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">・ 船長は、強風下で着岸作業を行う際、行きあし等を制御するためのタグボートの使用を検討するとともに、風圧力の影響を考慮し、適切な距離で減速等を行って行きあしを制御するなど、慎重に操船すること。