

船舶事故調査報告書

平成22年4月22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 山本 哲也

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成20年12月15日 08時32分ごろ
発生場所	神奈川県 横須賀港東北防波堤東灯台から真方位221° 1,820m付近 (概位 北緯35° 18.4′ 東経139° 39.7′)
事故調査の経過	平成20年12月15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 護衛艦 しらね、5,200トン(基準排水量) 自衛隊艦番号DDH143、防衛省 159.0m×17.5m×11.0m、鋼 蒸気タービン機関2基、合計51,485kW、昭和55年3月17日就役 B 作業船 第六本 ^{もとえい} 栄丸、9.1トン 232-25013千葉、有限会社房総潜建 12.10m(Lr)×3.49m×1.52m、FRP ディーゼル機関、316.27kW、平成7年6月
乗組員等に関する情報	A 艦長A 男性 48歳 運航一級（防衛省基準） 航海長A 男性 40歳 運航二級（防衛省基準） B 船長B 男性 38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7年5月11日 免許証交付日 平成17年4月6日 (平成22年5月10日まで有効) 操船者B 男性 52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9年9月12日 免許証交付日 平成19年11月19日 (平成24年11月18日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A なし B 右舷灯及び作業灯損傷、操舵室天井部擦過傷
事故の経過	A船は、艦長A及び航海長Aほか206人が乗り組み、平成20年12

	<p>月15日08時17分ごろ、相模湾の訓練海域に向け神奈川県横須賀港第1区を出港した。</p> <p>A船は、08時28～29分ごろ、針路約012°（真方位、以下同じ。）、機関を前進半速とし、速力約9ノット（kn）で北進中、視認していた船首方の遊漁船2隻まで約1,300ヤードのとき、艦長A及び航海長Aは、約320°の方向にA船の前方を右方に進むB船を初認した。</p> <p>08時29～30分ごろ航海長Aは、船首方の遊漁船を左舷側に見て通過するつもりで変針することとし、面舵5°を取って右回頭を始めた。</p> <p>このころ艦長Aは、見張員から「B船がA船を視認している」旨の報告を受け、避航船となるB船がA船の進路を避けるだろうと考えたが、避航動作をとらない場合に備えて、その動静に意識を集中させていた。</p> <p>その後、航海長Aは、B船の方位変化がなかったため、B船に対して注意を喚起するつもりで長音1回の汽笛を吹鳴し、舵角を右10°、次に右15°に取ったが、B船の方位変化がなく衝突の危険を感じたため、引き続き短音による警告信号を2度吹鳴し、その後も短音を吹鳴し続けた。</p> <p>艦長Aは、B船に避航動作が見られなかったことから、最善の協力動作として、機関停止、両舷後進原速急げ、面舵一杯、続いて両舷後進一杯としたが、08時32分ごろ、A船が約060°に向首したとき、A船の船首錨とB船の操舵室上部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び操船者Bが乗船し、08時25分ごろ、横須賀新港に向け横須賀港第2区を出港した。</p> <p>横須賀港周辺の航行経験が豊富な操船者Bは、吾妻島北端付近で船長Bと交替し、操舵室左舷側に腰掛けて手動操舵により操船に当たり、船長Bは、操舵室を出て船首甲板上で係船索を巻き直すなどの作業を始めた。</p> <p>操船者Bは、機関の回転数を毎分約1,200～1,300とし、約7～8knの速力により、横須賀港第3号浮標を船首目標として旋回窓を作動し、操舵室のドア及び窓はすべて閉め、波しぶきと太陽光の海面反射の影響で船首目標を見失わないよう、船首方に意識を集中して東進した。</p> <p>船長Bは、船首甲板作業に続いて操舵室内の片付けを終え、操舵室右舷側に立って船首方を見ながら操船者Bと雑談を始めたとき、ブウブウという音を聞いた。船長B及び操船者Bは、各自の携帯電話が鳴ったと思って電話器を確認したり、魚群探知機の電源を切るなどしたが音源が分からず、再び音が聞こえたので、船長Bが機関を確認しようと操舵室前方の機関室の扉を開け、操船者Bが機関を中立とした。</p> <p>その直後、船長B及び操船者Bは、ほぼ同時に右舷至近に迫るA船の船首部及び船首錨を視認し、操船者Bが、前進にかけ左舵一杯としたが、A船と衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約7m/s、視界 良好 潮汐：下げ潮の初期 潮はほとんどなかった。</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の簡易型艦橋音声等記録装置によれば、A船の運航状況は次のとおりであった。</p> <p>08時28分ごろ A船が両舷前進半速にした。 08時29分ごろ A船が針路を012°にした。 B船を視認したとの報告があった。</p>

	<p>08時30分ごろ B船の方位が変化しないとの報告があった。 B船がA船を視認しているとの報告があった。 (注) A船が舵角5°で右転を開始した。</p> <p>08時31分ごろ A船が舵角を右10°とした。 A船が長音1回を吹鳴した。 A船が舵角を右15°とした。 B船の動静が変わらずとの報告があった。 A船が短音5回を吹鳴した。 A船が両舷停止にした。 B船がA船を視認していないとの報告があった。 A船が短音4回を吹鳴した。</p> <p>08時32分ごろ A船が両舷後進原速とした。 A船が短音5回を吹鳴した。 A船が両舷後進一杯とした。 A船が短音5回を吹鳴した。 A船が両舷停止とした。</p> <p>本事故発生時、太陽の高度は16.7°、方位は135.8°であった。 (注)見張員が双眼鏡を構えてB船を見ていた報告である。</p>		
分析	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="518 969 815 1137">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</td> <td data-bbox="815 969 1452 1955"> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、B船を初認したとき、B船がA船の前方を右方に横切る態勢から、B船が避航船であると判断したものと考えられる。</p> <p>A船は、方位変化がない状態でB船が接近してきた際、B船を避航しようとして右回頭を続けて航行し、B船と衝突したものと考えられる</p> <p>A船は、B船が避航船であることからA船の進路を避けるだろうと考えたが、その動静に意識を集中させていたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船に対して注意を喚起するため、汽笛を吹鳴したものと考えられる。</p> <p>B船は、右舷方の適切な見張りを行っていなかったため、A船に気付かず航行して衝突したものと考えられる。</p> <p>操船者Bは、操船中、船首目標を見失わないよう船首方に意識を集中し、右舷方の適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、横須賀港周辺の航行経験が豊富な操船者Bに操船を任せ、船首甲板上の作業や操舵室内の片付けを行っていたものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、B船を初認したとき、B船がA船の前方を右方に横切る態勢から、B船が避航船であると判断したものと考えられる。</p> <p>A船は、方位変化がない状態でB船が接近してきた際、B船を避航しようとして右回頭を続けて航行し、B船と衝突したものと考えられる</p> <p>A船は、B船が避航船であることからA船の進路を避けるだろうと考えたが、その動静に意識を集中させていたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船に対して注意を喚起するため、汽笛を吹鳴したものと考えられる。</p> <p>B船は、右舷方の適切な見張りを行っていなかったため、A船に気付かず航行して衝突したものと考えられる。</p> <p>操船者Bは、操船中、船首目標を見失わないよう船首方に意識を集中し、右舷方の適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、横須賀港周辺の航行経験が豊富な操船者Bに操船を任せ、船首甲板上の作業や操舵室内の片付けを行っていたものと考えられる。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>A船は、B船を初認したとき、B船がA船の前方を右方に横切る態勢から、B船が避航船であると判断したものと考えられる。</p> <p>A船は、方位変化がない状態でB船が接近してきた際、B船を避航しようとして右回頭を続けて航行し、B船と衝突したものと考えられる</p> <p>A船は、B船が避航船であることからA船の進路を避けるだろうと考えたが、その動静に意識を集中させていたものと考えられる。</p> <p>A船は、B船に対して注意を喚起するため、汽笛を吹鳴したものと考えられる。</p> <p>B船は、右舷方の適切な見張りを行っていなかったため、A船に気付かず航行して衝突したものと考えられる。</p> <p>操船者Bは、操船中、船首目標を見失わないよう船首方に意識を集中し、右舷方の適切な見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、横須賀港周辺の航行経験が豊富な操船者Bに操船を任せ、船首甲板上の作業や操舵室内の片付けを行っていたものと考えられる。</p>		
原因	<p>本事故は、横須賀港において、A船が北進中、B船が東進中、A船が、方位変化がない状態でB船が接近してきた際、B船を避航しようとして右</p>		

回頭を続けて航行し、B船が、A船に気付かずに航行したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船がB船を避航しようとして右回頭を続けて航行したのは、A船が、B船が避航船であることからA船の進路を避けることに期待したことによるものと考えられる。

B船がA船に気付かずに航行したのは、操船者Bが、船首目標を見失わないよう船首方に意識を集中し、右舷方の適切な見張りを行っていなかったことによるものと考えられる。