

船舶事故等調査報告書

平成22年7月29日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010横第7号
事故等種類	衝突
発生日時	平成22年1月21日 01時08分ごろ
発生場所	東京都三宅島西方約16海里（M）付近 （概位 北緯34°01.9′ 東経139°09.4′）
事故等調査の経過	平成22年1月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A LPG船 ^{ヘラス} HELLAS ^{セレニティ} SERENITY（マルタ共和国）、47,059トン 9354624（IMO 番号）、RIDGEWOOD SHIPPING AND TRADING CORPORATION B 漁船 ^{かいしゅう} 第六海周丸、16トン SO2-5054（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長、ギリシャ国籍、締約国資格受有者承認証 船長（マルタ共和国発給） 二等航海士、フィリピン共和国国籍、締約国資格受有者承認証 航海士（マルタ共和国発給） B 船長、一級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央部擦過傷 B 左舷船尾部ブルワークに曲損及び左舷甲板にき裂等
事故等の経過	A船は、船長A及び二等航海士Aほか20人が乗り組み、二等航海士A及び甲板員の2人が船橋当直に当たり、針路約041° 速力約15ノット（kn）で三宅島西方沖を北東進中、二等航海士Aが、平成22年1月21日00時33分ごろ、レーダー及び目視で右舷船首約045° 約7M先にB船を認めた。 二等航海士Aは、00時54分ごろ、B船がA船から約2Mの地点に達したとき、レーダーのARPA機能を使用してB船との最接近距離を計測したところ、同距離が0.5M以下であったため、衝突のおそれを感じ、B船に汽笛及び発光信号を発した。 その後、二等航海士Aは、左舵20°、さらに左舵一杯としたが、B船が、さらに接近して船橋右舷ウイング下の死角に入ったのち、「キーン」という音を聞いた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、操業を終え、目的地を下田港沖に設定したGPSプロッター連動式自動操舵を使用して、針路約344° 速力約10knで下田港沖に向け北北西進中、船長Bが、東京都蘭難波島西方沖を通過した後、次の通過場所である神津島と ^{いなんぼ} 恩馳島間の水道に至る前に目覚めるよう、目覚まし時計を平成22年1月21日の01時30分に設定し、船橋で椅子に座ったまま睡眠を取った。 両船は、三宅島西方沖において、A船の右舷中央部とB船の左舷船尾部

	が衝突した。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風 南西、風速 約7.6m/s、視程 約20km 海象：波高 約3m	
その他の事項	<p>A船のAISデータによれば、A船の船首方位が左に変化し始めたのは、1月21日00時54分ごろであった。</p> <p>二等航海士Aは、B船を避けるために右転すれば、B船の船尾方向約2Mを北北西進中の漁船と衝突し、又は大野原島西方の浅所に乗り揚げるおそれがあると思った。</p> <p>A船は、B船を避航するために左転を開始した時、B船までの距離が約2M、B船の後方を北北西進中の漁船までの距離が約4M、大野原島西方浅所までの距離が約10Mであった。</p> <p>A船の満載状態での右舵一杯における縦距は、約2,402mであった。</p> <p>船長Bが衝突時にGPSから得たB船の船位は、北緯34°01.945′ 東経139°09.395′であった。</p> <p>A船が北緯34°01.945′ 東経139°09.395′の位置を通過した時刻は、A船のAISデータから、平成22年1月21日01時08分ごろであった。</p>	
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	あり なし なし <p>三宅島西方沖において、A船は北東進中、B船は北北西進中、A船が、B船と衝突のおそれがある態勢で接近したため、B船を避けようとして左転したが、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>二等航海士Aは、B船までの距離が約2Mになったとき、B船との衝突のおそれを感じて、B船に対し、汽笛を吹鳴し、発光信号を行ったが、針路及び速力を保持して航行したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操船中に船橋で椅子に座って眠っていたため、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>A船は、右舵一杯で右転しても、B船及びB船の後方を北北西進中の漁船と衝突したり、浅所に乗り揚げたりすることはなかったものと考えられる。</p>
原因	本事故は、三宅島西方沖において、A船が北東進中、B船が北北西進中、A船の二等航海士AがB船との衝突のおそれを感じ、汽笛の吹鳴等を行ったが針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが操船中に眠っていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。	