

船舶事故等調査報告書

平成22年12月16日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010横第156号
事故等種類	衝突
発生日時	平成22年8月14日 14時36分ごろ
発生場所	東京都神津島村神津島灯台から真方位141° 5.4海里付近 (概位 北緯34° 07.2′ 東経139° 11.3′)
事故等調査の経過	平成22年8月16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 貨物船 ^{オリエント クレスト} ORIENTE CREST (パナマ共和国)、17,979トン 9276755 (IMO 番号)、ORIENTE MARITIME S.A. B 漁船 ^{しゅうそう} 秀蒼丸、12トン TK2-1644 (漁船登録番号)、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A (フィリピン共和国籍)、締結国資格受有者承認証 船長 (パナマ共和国発給) 二等航海士A (フィリピン共和国籍)、締結国資格受有者承認証 一等航海士 (パナマ共和国発給) B 船長B、一級小型船舶操縦士
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷外板中央部に擦過痕 B 船首部外板欠落
事故等の経過	A船は、船長A及び二等航海士Aほか19人が乗り組み、アラスカに向けて東北東進中、B船は、船長Bほか1人が乗り組み、漁場からオートパイロットで神津島三浦漁港に向けて帰航中、平成22年8月14日14時36分ごろ、神津島南東沖において、A船右舷中央部とB船船首が衝突した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2m
その他の事項	A船の航海情報記録装置 (VDR) の情報記録によれば、14時36分ごろ、針路074°、速力15.6ノット (kn) で航走中のA船とB船が衝突した。また、B船をレーダーで初認してから衝突までの間、A船及びB船ともに針路変更等の避航措置は確認できなかった。 A船は、オートパイロットにより針路074°、速力約14knで、B船は、オートパイロットにより針路北北西、速力約6~8knで航走中であった。 A船は、レーダーの自動衝突予防援助装置 (ARPA) を作動させていなかった。 A船は、二等航海士Aと甲板員Aが当直者であったが、甲板員Aは、13時00分から一等航海士Aの指揮の下、貨物倉ハッチの清掃作業中であり、二等航海士Aは、14時00分に船位確認を行った後、14時10分

	<p>から船橋後部で海図の改補等に携わっていた。</p> <p>二等航海士Aは、衝突するまでB船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、後部甲板で漁獲物の仕分け作業を行い、甲板員Bは、前部甲板で漁具の手入れを行っており、両者とも航走を開始してから衝突までA船に気付かなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>A船は東北東進中、B船は北北西進中、神津島南東沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、船橋当直中の二等航海士Aが、海図の改補等の作業を行い、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、船長及び甲板員Bが、甲板で作業を行い、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p> <p>A船が、レーダーのARPAを起動していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、神津島南東沖において、A船が東北東進中、B船が北北西進中、両船が見張りを行っていなかったため、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>	