

船舶事故等調査報告書

平成23年10月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011横第41号
事故等種類	衝突
発生日時	平成23年3月2日 18時40分ごろ
発生場所	京浜港横浜区横浜航路水先人乗船場所南方沖 神奈川県横浜市所在の本牧沖灯浮標から真方位122° 1,900m付近 (概位 北緯35° 24.6′ 東経139° 42.7′)
事故等調査の経過	平成23年3月4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 コンテナ船 ^{シーエルエル ニンボ} C L L NINGBO (キプロス共和国籍)、7,464トン 9498688 (IMO番号)、 MS RBD IBERIA Schiffahrtsgesellschaft mbH & Co.KG B 貨物船 ^{きよたけ} 清岳丸、499トン 135688、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、鈴 与海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A (ウクライナ国籍)、キプロス共和国免状 B 船長B、三級海技士 (航海) 航海士B (一等航海士)、五級海技士 (航海)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部擦過傷 B 船首部凹損
事故等の経過	A船は、船長Aほか10人が乗り組み、水先人を乗せるため、横浜航路水先人乗船場所 (以下「PS」という。) に向かって北進した。 B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、PSの北東を自動操舵で南西進中、単独で船橋当直に当たっていた航海士Bが海上保安庁東京湾海上交通センター (以下「東京マーチス」という。) から横浜港に入るコンテナ船がいるとの助言を受けたこともあり、左舷船首方から北進するA船を視認し、レーダーでも認めた。 航海士Bは、徐々にA船との距離が近くなり、東京マーチスから左回頭でA船をかわすよう助言を受けたものの、左舷方に同航船がいたことから右回頭でかわすことを考え、手動操舵に切り換えようとしたところ、誤って操舵装置の電源を切ってしまった。 航海士Bは、すぐに同電源を入れて手動操舵に切り替えたが、A船が左舷船首方に迫っていたので右回頭を断念し、減速したのちに機関を停止したが、両船は、平成23年3月2日18時40分ごろ、A船の船尾部とB船の船首部とが衝突した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3～4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮流 約0.4ノットの南東流
その他の事項	航海士Bは、A船と横切り関係にあったから、A船がB船を避けてくれるのではないかという期待があった。

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	<p>A 不詳、B あり</p> <p>A 不詳、B なし</p> <p>なし</p> <p>A 船は北進中、B 船は南西進中、京浜港横浜区のP Sの南方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Bは、A 船に接近し、手動操舵に切り替えようとした際、操舵装置の電源を切断したものと考えられる。</p> <p>A 船の運航状況については、情報が得られなかったため、明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、京浜港横浜区のP Sの南方沖において、A 船が北進中、B 船が南西進中、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>	