

# 船舶事故調査報告書

平成24年9月13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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年11月26日 09時03分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼東方沖 犬吠埼灯台から真方位082° 805海里（M）付近 （概位 北緯37° 35.7′ 東経157° 23.6′）
事故調査の経過	平成23年12月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1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 コンテナ船 COSCO YOKOHAMA（リベリア共和国籍）、83,133トン 9285665（IMO番号）、MS“E. R. YOKOHAMA” Schiffahrtsges. mbH & Co. KG（ドイツ連邦共和国） 300.07m×42.80m×24.60m、鋼 ディーゼル機関、68,640kW、2004年 B 漁船 第七勇仁丸、19トン K02-7011（漁船登録番号）、個人所有 18.95m（Lr）×4.56m×2.10m、FRP ディーゼル機関、736kW（動力漁船登録票による）、平成23年3月10日
乗組員等に関する情報	A 三等航海士A（フィリピン共和国籍） 男性 29歳 航海士免状（リベリア共和国発給） 交付年月日 2010年11月24日 （2015年10月8日まで有効） B 船長B 男性 50歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年9月7日 免許証交付日 平成19年9月7日 （平成24年9月6日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷後部外板に擦過傷 B 船首外板及び球状船首に圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか23人が乗り組み、犬吠埼東方沖を京浜港に向けて約19ノット（kn）の速力で自動操舵により西進中、単独で船橋当直に就いていた三等航海士Aが、航海日誌に記入するために海図室に入り、見張りに戻ったときに左舷方約1MのB船に気付いた。

	<p>三等航海士Aは、B船と衝突の危険を感じ、手動操舵に切り替えて右舵一杯とし、船内マイクで船長Aに知らせたが、平成23年11月26日09時03分ごろ、犬吠埼灯台から真方位082°805M付近において、A船の左舷後部外板とB船の船首が衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが昇橋して指揮を執り、B船の周囲を数回回ってVHFで呼び掛けたが応答がなく、B船が自力で航行を続けるのを確認したのち、航海を続けて京浜港横浜第二区に入港した。</p> <p>B船は、船長Bほか8人が乗り組み、まぐろ延縄漁の投縄作業中、船長Bが単独で船橋当直に就き、約9knの速力で目標地点に向けて航法モードにより北進していた。</p> <p>船長Bは、船橋と機関室の主機回転計の示度が違うことに気付いたので、確認のために船橋を離れて機関室内に降りたのち、船内巡視と用便及び食事を終えて船橋に戻ったとき、衝突音が聞こえた。</p> <p>B船は、衝突後、近寄ってきたA船に対して海上保安庁に連絡するように身振りなどで伝えたのち、破損した船首外板をビニールシートで覆って航行を続け、千葉県勝浦市勝浦港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り時々雨、風向 西北西、風力 7、視程 約5km</p> <p>海象：波高 約5m</p>
その他の事項	<p>三等航海士Aは、ARPA機能付きのレーダーを2台使用して見張りを行っていたが、B船に早目に気付かなかったのは、B船が高い波間に隠れたためだと思った。</p> <p>船長Bは、ふだんから機関室や甲板上に行ったりして約10～20分程度の間、当直中の船橋から離れることがあった。</p>
<b>分析</b> 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 あり、B あり  A なし、B なし  A あり、B なし</p> <p>A船は、犬吠埼東方沖を西進中、単独で船橋当直中の三等航海士Aが、波間のB船の発見ができず、また、航海日誌に記入するために海図室に入り、適切な見張りを行っていなかったことから、B船に接近するまで気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、犬吠埼東方沖でまぐろ延縄漁の投縄を行いながら北進中、単独で船橋当直中の船長Bが、船橋を離れていたことから、操船を行っておらず、A船と接近して衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、犬吠埼東方沖において、A船が西進中、B船がまぐろ延縄漁の投縄を行いながら北進中、単独で船橋当直中の三等航海士Aが適切な見張りを行わず、また、単独で船橋当直中の船長Bが船橋を離れていたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>参考</b>	<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"> <li>・高波高の海域では、小型船は波により見え隠れすることに留意し、慎重に見張りを行うこと。</li> <li>・船橋当直中に船橋から離れるときには、当直を交替すること。</li> </ul>