

船舶事故等調査報告書

平成24年11月22日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011横第208号
事故等種類	衝突
発生日時	平成23年11月19日 18時55分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港外 横須賀港東北防波堤東灯台から真方位000° 2,180m付近 (概位 北緯35° 20.3′ 東経139° 40.5′)
事故等調査の経過	平成23年11月29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 さんしゅう丸、499トン 140983、三光運輸株式会社 B 押船兼引船 第七あや丸、115トン 128747、株式会社フルサワ C 台船 第二菱和 <sup>ひしわ</sup> 、1,000トン なし、株式会社フルサワ
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級海技士（航海） B 船長B、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 船首材、球状船首及び左舷船首外板等に凹損、擦過傷及び亀裂 B なし C 船首外板に擦過傷
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、荒天による避難のため、横須賀港外の沖の根西側付近において、船首を西方に向けて平成23年11月19日02時30分ごろ錨泊した。 B船は、船長Bほか5人が乗り組み、C船を横抱きに結合し、荒天による避難のため、11月18日11時00分ごろ横須賀港外の沖の根西側付近にC船の錨鎖5節を投入して錨泊した。 船長Aは、単独で当直に就き、風雨により視界が制限される中、走錨してA船に向かってくるB船及びC船をレーダーで認め、VHF、汽笛及び探照灯を用いて注意喚起をしたが、B船からの応答はなく、11月19日18時55分ごろA船の船首とC船の船首とが衝突した。 船長Bは、単独で当直に就いていたが、休息のために一時自室へ降り、再び船橋へ戻ったところ、C船とA船との衝突を認め、すぐに揚錨させるとともに主機関を始動させ、A船から離れた。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風力 10、視程 約1海里

	海象：波向 南東、波高 約1m、潮汐 上げ潮の初期
その他の事項	<p>船長Aは、B船及びC船の走錨を確認したとき、衝突回避のために機関始動の準備をしていた。</p> <p>船長Aは、B船からの応答がなかったので衝突前に海上保安庁に通報していた。</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 なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船及びC船を横抱きにしたB船は、横須賀港外において錨泊中、船長Bが、船橋を離れて見張りを行っていなかったことから、B船及びC船が走錨してA船に向けて圧流され、A船とC船が衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、横須賀港外において、A船及びC船を横抱きにしたB船が錨泊中、船長Bが、見張りを行っていなかったため、B船及びC船が走錨してA船に向けて圧流され、A船とC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>・錨泊中であっても、当直中に船橋を離れる場合は、見張りがおろそかにならないように当直の交代者を配置すること。</li> <li>・気象状況に応じた錨鎖の伸出量及び錨泊方法をとること。</li> </ul>