

## 船舶事故調査報告書

平成25年10月17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24年11月7日 12時15分ごろ
発生場所	千葉県銚子市銚子港東方沖 銚子市所在の犬吠埼灯台から真方位032° 3.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 45.2′ 東経140° 54.2′）
事故調査の経過	平成24年12月4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。
<b>事実情報</b> 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 貨物船 盛輝 <sup>せいき</sup> 21、498トン 134237、園田汽船株式会社（船舶所有者）、有限会社南洲物産（船舶借入人） 75.25m×12.00m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成7年12月12日 B 漁船 第十一松丸 <sup>まつ</sup> 、19トン KO2-6203（漁船登録番号）、有限会社松丸水産 16.36m（Lr）×4.14m×2.10m、FRP ディーゼル機関、735.50kW、平成4年8月19日
乗組員等に関する情報	A 航海士A（二等航海士） 男性 63歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 昭和60年5月31日 免状交付年月日 平成22年3月9日 免状有効期間満了日 平成27年5月30日 B 船長B 男性 49歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成10年8月11日 免許証交付日 平成20年7月9日 （平成25年8月10日まで有効）
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 右舷船尾部外板擦過傷 B 左舷船首部凹損及び割損
事故の経過	A 船は、船長及び航海士Aほか3人が乗り組み、約12ノット

	<p>(kn) の速力で自動操舵によって銚子港東方沖を南南東進中、単独で船橋当直中の航海士 A が、平成 24 年 11 月 7 日 12 時 07 分ごろ右舷船首方約 1 M に B 船を視認した。</p> <p>航海士 A は、B 船がゆっくり航走しているように見え、この状況で航行しても、B 船の前方を通過することができると思い、その動静を監視せず、次の変針点が近いこともあり、犬吠埼との離岸距離を保つことに注意を向けてレーダーを操作していた。</p> <p>航海士 A は、右舷船首方約 100 m の距離から接近して来る B 船に気づき、B 船が近くて右転して避航することはできないと思い、急いで手動操舵に切り替えて左舵を取ったが、12 時 15 分ごろ、銚子港東方沖において、A 船の右舷船尾部と B 船の左舷船首部とが衝突した。</p> <p>B 船は、船長 B ほか 8 人が乗り組み、まぐろ<sup>はえなわ</sup>延縄漁業の漁場に向けて約 8 kn の速力で銚子港東方沖を自動操舵によって東進中、単独で当直中の船長 B が、南進している A 船を左舷船首方に視認した。</p> <p>船長 B は、A 船よりも近い船首方に小型船数隻及び大型船 1 隻を視認したので、レーダーのレンジを 6 M から 3 M に切り替え、前方の他船に注意を向けた。レーダーのレンジを変更したとき、レーダーの画面には、A 船の映像は映っていなかった。</p> <p>船長 B は、小型船数隻の横を通過するまで、レーダー監視を続けていたが、大型船が右舷船首方から接近しており、また、左舷方の A 船が B 船を避航してくれるだろうと思っていたこともあって A 船の動静を監視せず、前方の大型船や小型船に注意を向け、A 船の接近に気づかなかった。</p> <p>船長 B は、左舷至近に A 船を視認し、危ないと思って機関を後進としたものの、両船が衝突した。</p> <p>A 船の船長は、衝撃で衝突に気づき、昇橋して海上保安庁に連絡を取り、指示を受けて銚子港に A 船を入港させた。</p> <p>船長 B は、B 船の損傷を確認後、A 船を追い掛けて船名を読み取り、代理店に連絡を入れ、代理店が海上保安庁に連絡し、B 船は自力で銚子港に入港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：波高 約 0.5 m</p>
<p>その他の事項</p>	<p>B 船は、操業時には甲板上の右舷側寄りで乗組員が作業を行うことから、操舵室の操縦席が右舷側に設置され、右舷側に比べて左舷側の窓が小さいなどにより、操縦席から左舷方が見えにくい構造となっていた。</p> <p>船長 B は、本事故当時、操縦席に腰を掛けて見張りを行っていた。</p>
<p>分析 乗組員等の関与</p>	<p>A あり、B あり</p>

<p>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>	<p>A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、銚子港東方沖を南南東進中、航海士Aが、右舷船首方に視認したB船の前方を通過することができると思い、犬吠埼との離岸距離を保つことに注意を向け、右舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、B船が右舷船首方約100mの距離に接近して気づき、右転して避航することが不可能と思って左舵を取ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、銚子港東方沖を東進中、船長Bが、A船がB船を避航してくれるものと思い、船首方の他船に注意を向け、左舷方の見張りを適切に行っていなかったことから、A船が左舷至近に接近して気づき、機関を後進にしたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、銚子港東方沖において、A船が南南東進中、B船が東進中、航海士Aが右舷方の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが左舷方の見張りを適切に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>
<p><b>参考</b></p>	<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>・ 船橋当直者は、船舶交通が輻輳する海域においては、一方向のみに集中することなく、特に、周囲の見張りを適切に行うこと。</li> <li>・ 船橋当直者は、接近する虞がある他船を認めた場合、継続して他船の動静を監視すること。</li> </ul>