

船舶事故調査報告書

平成26年10月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年6月28日 11時29分ごろ
発生場所	千葉県富津市富津岬北西方沖 神奈川県横須賀市所在の第2海堡灯台から真方位359° 1.93海里（M）付近 （概位 北緯35° 20.6′ 東経139° 44.4′）
事故調査の経過	平成25年7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。
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 ケミカルタンカー 第二菱栄丸 ^{りょうえい} 、748トン 140557、有限会社フリーズ・マリン 72.00m×11.50m×5.40m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成19年5月 B 漁船 高長丸 ^{たかちよう} 、9.1トン CB2-55046（漁船登録番号）、個人所有 13.89m（Lr）×3.68m×1.05m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数25、昭和63年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 53歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成10年11月20日 免状交付年月日 平成20年8月25日 免状有効期間満了日 平成25年11月19日 B 船長B 男性 44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 昭和63年10月25日 免許証交付日 平成20年7月2日 （平成25年10月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部外板及び球状船首に擦過傷 B 左舷中央舷側外板及び船尾船底に圧壊
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、キシレン1,000tを積載し、京浜港川崎区に向けて富津岬北西方沖の中ノ瀬航路を真方位

	<p>018°の針路、約11.0ノットの対地速力で自動操舵により、航行していた。</p> <p>船長Aは、右舷船首方に底びき網漁の操業を行い、北西進しているB船を認めたが、B船の船首方を通過することができるものと思い、追い越した右舷船尾方を北進する貨物船の動静に注意を向けて同じ針路及び速力で航行を続けた。</p> <p>船長Aは、B船と約0.2Mに接近したことに気付き、衝突の危険を感じて汽笛を吹鳴し、右舵一杯として機関を中立運転としたが、B船が左転しており、更に接近することとなり、左舵一杯として全速力後進とした直後、平成25年6月28日11時29分ごろ、富津岬北西方沖において、A船の船首部とB船の左舷中央部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、富津岬北西方沖を北西進して底びき網漁の操業中、船長Bが、左舷船首方にA船を視認し、A船が避けてくれるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた後、反転しようとして左転したところ、船首方至近にA船を認め、右転したものの、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、行きあしでB船を押し続けた後に離れて停船し、海上保安庁の指示で中ノ瀬航路の外側に投錨した。</p> <p>B船は、浸水があったものの、自力で富津市富津漁港に帰った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 1、視程 約10km 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Aは、2台のレーダーを作動させていたが、レーダーに他船接近警報を設定していなかった。</p> <p>B船は、漁ろうに従事している船舶が表示する形象物を掲げていた。</p>
<p>分析</p> <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>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、富津岬北西方沖を北進中、船長Aが、右舷船首方に認めたB船の船首方を通過することができるものと思い込み、追い越した右舷船尾方を北進する貨物船の動静に注意を向けていたことから、B船と接近し、衝突の危険を感じて汽笛の吹鳴、操舵等を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、富津岬北西方沖を北西進して底びき網漁の操業中、船長Bが、左舷船首方に認めたA船が避けてくれるものと思い、針路及び速力を保持して航行後、反転しようとして左転したことから、船首方至近にA船を認めることとなり、右転したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、富津岬北西方沖において、A船が北進中、B船が北西進</p>

	<p>して底びき網漁の操業中、船長Aが、右舷船首方に認めたB船の船首方を通過することができると思込み、追い越した右舷船尾方を北進する貨物船の動静に注意を向けており、また、船長Bが、左舷船首方に認めたA船が避けてくれるものと思ひ、針路及び速力を保持して航行後、反転しようとして左転したため、両船が接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 接近する他船に対する見張りを常時適切に行うこと。