

船舶事故調査報告書

平成26年7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25年1月30日 07時05分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市 ^{つるぎさき} 劔埼南方沖 劔埼灯台から真方位175° 4.05海里（M）付近 （概位 北緯35° 04.4′ 東経139° 41.1′）
事故調査の経過	平成25年1月30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 貨物船 ^{こうしん} 江進丸、499トン 140223、勇進海運株式会社 72.17m（Lr）×12.20m×7.15m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成17年8月 B 漁船 第二やまさん丸、14.59トン KN2-1166（漁船登録番号）、佐島漁業株式会社 14.96m（Lr）×3.78m×1.12m、FRP ディーゼル機関、120（漁船法馬力数）、昭和53年11月
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A（航海士A） 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成7年6月30日 免状交付年月日 平成22年5月24日 免状有効期間満了日 平成27年6月29日 B 船長B 男性 53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54年1月12日 免許証交付日 平成24年2月21日 （平成29年9月8日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	A 右舷後部外板に擦過傷 B 右舷船首部に亀裂
事故の経過	A船は、航海士Aほか4人が乗り組み、空倉で京浜港川崎区に向け、051°の針路、約12ノット（kn）の速力とし、劔埼南方沖を自動操舵により、航行していた。

	<p>航海士Aは、A船の右舷船首方から接近するB船が左転したことを視認したので、B船が船尾方を通過するものと思い、B船に対する見張りを行っておらず、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、平成25年1月30日07時05分ごろ、劔埼南方沖において、A船の右舷後部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか1人が乗り組み、神奈川県横須賀市佐島漁港^{まじま}に向け、劔埼南方沖を約10.2kmの速力で手動操舵により、北西進していた。</p> <p>船長Bは、B船の左舷船首方にA船を視認し、A船との距離が約1Mとなった頃、まだ距離があるので、左舵を取れば、A船を避けることができると思い、左転した後、A船に対する見張りを行っておらず、同じ速力で航行を続けていたところ、B船とA船とが衝突した。</p> <p>A船は、船名等を確認するためにB船を追尾したが、追いつくことができず、追尾をやめて海上保安部の指示で横須賀市横須賀港に錨泊した。</p> <p>B船は、停船して浸水の有無を確認し、船首に浸水の可能性があることから、まき網船団の責任者の指示で三浦市三崎港に向かい、造船所に着岸した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：06時42分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船及びB船は、レーダーを作動させていた。</p> <p>B船は、まき網船団の1隻であり、本事故当日の03時ごろ佐島漁港を出港し、千葉県館山市沖の漁場で探索を行ったものの、日出となったことから、操業を行わずに同漁港に向けて航行中であった。</p> <p>船長Bは、自船が保持船であった場合でも、貨物船を避航することにしていました。</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、劔埼南方沖を北東進中、航海士Aが、右舷船首方から接近するB船が左転したことを視認し、B船が船尾方を通過するものと思い込み、B船に対する見張りを行っていなかったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、劔埼南方沖を北西進中、船長Bが、左舷船首方にA船を視認し、A船との距離が約1Mとなった頃、左舵を取れば、A船を避けることができると思い込み、左転した後、A船に対する見張りを行っていなかったことから、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、劔埼南方沖において、A船が北東進中、B船が北西進</p>

	中、航海士 A 及び船長 B が相手船に対する見張りを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。
参考	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 接近する他船を認めた場合は、見張りを適切に行うこと。・ 他船を避航する場合は、速力又は針路の変更を大幅に行うこと。