

## 船舶事故調査報告書

平成 30 年 9 月 19 日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成 29 年 10 月 6 日 02 時 52 分ごろ
発生場所	静岡県南伊豆町石廊崎西方沖 石廊崎灯台から真方位 260° 12.8 海里 (M) 付近 (概位 北緯 34° 34.0′ 東経 138° 35.5′)
事故の概要	貨物船 SEA BRIDGE 及び貨物船第三共栄丸は、共に西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成 29 年 10 月 10 日、調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
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 SEA BRIDGE（ベリーズ籍）、1,483 トン 9207481（IMO 番号）、SEA BRIDGE INTERNATIONAL SHIPPING LIMITED B 貨物船 第三共栄丸、498 トン 140789、平田海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長 A、(中華人民共和国籍)、免状不詳 航海士 A、(中華人民共和国籍)、免状不詳 B 船長 B、三級（航海） 航海士 B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 船尾部外板等に凹損 B 球状船首に凹損、船首材に破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約 7～8m/s、視界 良好 海象：波高 約 2m 南伊豆町には、10 月 4 日 17 時 57 分に強風注意報、波浪注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A 船は、船長 A 及び航海士 A ほか 6 人（中華人民共和国籍 5 人、バングラデシュ人民共和国籍 1 人）が乗り組み、法定灯火を表示して約 10 ノット (kn) の速力（対地速力、以下同じ。）で、石廊崎西方沖を西進していた。 A 船は、単独で船橋当直についていた航海士 A が、レーダーにより船尾方から接近する B 船を認めたが、追越し船である B 船が A 船を避けるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けた。 A 船は、更に接近する B 船に対し、汽笛による警告信号を行うとともに昼間信号灯を照射したが、B 船の針路及び速力に変化がなく、B 船が至近に迫ったので、左舵一杯を取って回頭中、A 船の船尾部と B

	<p>船の船首部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B及び航海士Bほか3人が乗り組み、法定灯火を表示して約13knの速力で西進中、単独で船橋当直についていた航海士Bが、船首方に黄色の明かりの点滅を認め、何の明かりだろうと思って見ているうちにA船の船尾部が見え、とっさに左舵を取り、A船も左回頭していることに気付いて右舵一杯としたものの、A船に衝突した。</p> <p>航海士Bは、1号レーダーを6Mレンジ、2号レーダーを12Mレンジとして作動させていたが、レーダーの画面を見ていなかった。</p> <p>航海士Bは、A船の汽笛に気付かなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、航海士Aが、レーダーにより後方から接近するB船を認めた際、追越し船であるB船がA船を避けるものと思い、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船が更に接近した際、汽笛による警告信号を行い、昼間信号灯を照射した後、B船が至近に迫って左舵一杯を取ったものの、左回頭中にA船の船尾部とB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、航海士Bが、レーダーを使用するなどして見張りを適切に行っていなかったことから、船首方を同航するA船と至近に接近するまで気付かずに航行を続け、左舵に続き、右舵一杯を取ったものの、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、夜間、A船及びB船が共に西進中、航海士Aが同じ針路及び速力で航行を続け、また、航海士Bがレーダーを使用するなどして見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</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>・ 接近する船舶に針路及び速力の変化が見られないときは、針路を変更するなど、十分に余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。</li> <li>・ 航行中は、レーダーを使用するなどして常時適切な見張りを行うこと。</li> </ul>