

船舶事故調査報告書

平成30年3月28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9月13日 10時00分ごろ
発生場所	東京都大田区東京国際空港東方沖 東京国際空港D滑走路東方灯標から真方位045° 450m付近 (概位 北緯35° 32.9′ 東経139° 50.1′)
事故の概要	交通船のじまは、南東進中、また、作業船 <sup>たつはる</sup> 辰春は、漂流中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成29年9月19日、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 交通船 のじま、19トン 232-41158千葉、相川海運産業株式会社 B 作業船 辰春、5トン未満（長さ11.10m） 280-36497東京、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型 B 船長B、一級小型・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（作業員）
損傷	A 船首部外板に擦過傷 B 船尾部外板に亀裂、スパンカの支柱に折損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、南東進中、船長AがGPSプロッター及びレーダーの入力作業を行いながら航行していたところ、B船と衝突した。 B船は、船長B及び甲板員Bが乗り組み、水質調査作業員2人を乗せ、船首を南東方に向け、主機を中立運転として漂流中、船長Bが、右舷後方から接近するA船を視認したものの、A船がB船を避けてくれるものと思い、水質調査場所をGPSプロッターで確認していたところ、A船が至近に迫っているのを認めたが、どうすることもできずA船と衝突した。 船長Bは、本事故時、電子ホーンを吹鳴する余裕がなかった。
分析	A船は、船長Aが、GPSプロッター及びレーダーの入力作業を行っていて見張りを適切に行っていなかったことから、前路で漂流中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。 B船は、船長Bが、右舷後方から接近するA船を視認した際、A船がB船を避けてくれるものと思い、水質調査場所をGPSプロッター

	<p>で確認することに注意を向け、A船に対する見張りを適切に行っていなかったことから、A船が衝突のおそれがある態勢で接近を続けていることに気付くのが遅れ、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、A船が南東進中、B船が漂流中、船長A及び船長Bが共に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>
<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>・航行中は、航海計器の操作を必要最小限とし、常時適切な見張りを行うこと。</li><li>・漂流中、接近する他船を認めた場合、継続して動静を監視し、更に接近するときは、適切な時機に警告信号を行ったり、余裕のある時機に移動したりするなどして衝突を避けるための措置を採ること。</li></ul>