

船舶事故調査報告書

令和元年 8 月 28 日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委 員 佐藤 雄 二（部会長）

委 員 田 村 兼 吉

委 員 岡 本 満喜子

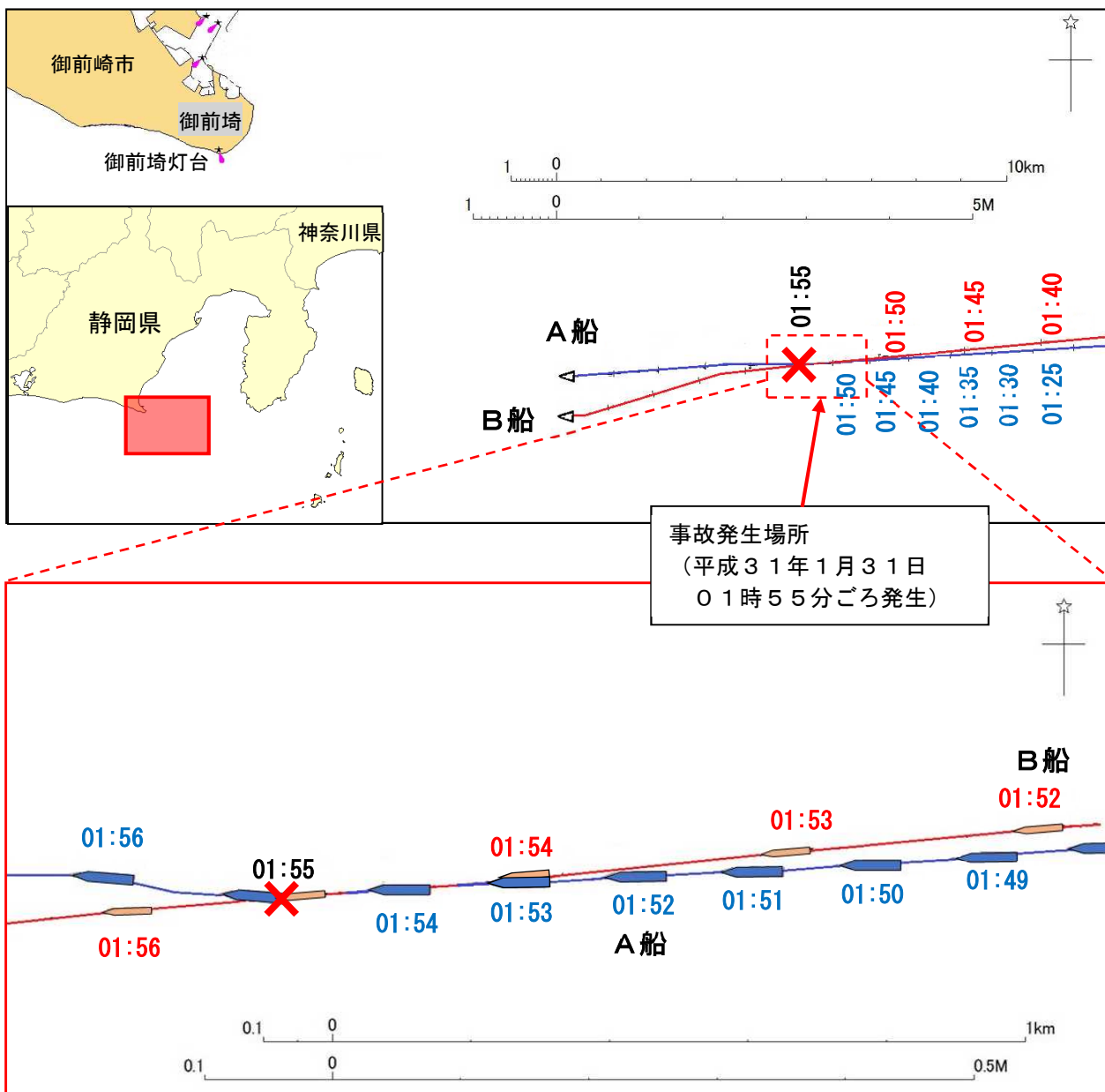
事故種類	衝突
発生日時	平成31年1月31日 01時55分ごろ
発生場所	静岡県御前崎市御前埼東南東方沖 御前埼灯台から真方位111° 7.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 33.2′ 東経138° 22.0′）
事故の概要	コンテナ船ふたば及び貨物船盛昭丸は、共に西進中、両船が衝突した。 ふたばは、船尾部外板の凹損等を生じ、また、盛昭丸は、船首部外板の破口等を生じた。
事故調査の経過	平成31年2月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A コンテナ船 ふたば、749トン（コンテナ最大積載数211TEU（20フィートコンテナ換算）） 142332、向島ドック株式会社、有限会社八幸マリン（船舶借入人、A社） 93.90m×14.00m×6.70m、鋼 ディーゼル機関、1,761kW、平成26年10月 B 貨物船 盛昭丸、499トン 141420、井下海運株式会社（B社） 74.71m×12.20m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成23年2月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 72歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和49年6月7日 免状交付年月日 平成30年12月19日 免状有効期間満了日 令和6年1月5日 航海士A 男性 30歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成27年4月16日 免状交付年月日 平成30年9月12日 免状有効期間満了日 令和2年4月15日

	<p>B 船長B 男性 62歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成元年2月1日 免状交付年月日 平成30年8月28日 免状有効期間満了日 令和6年1月31日</p> <p>甲板長B 男性 80歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成17年9月12日 免状交付年月日 平成27年7月22日 免状有効期間満了日 令和2年9月11日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船尾部外板に凹損及び擦過傷、船尾部のハンドレールに折損等</p> <p>B 船首部外板に破口、船首部ブルワークに圧壊及び擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 5、視界 良好</p> <p>海象：波高 約1.5m</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか3人が乗り組み、コンテナ約1,360tを積載し、平成31年1月30日14時40分ごろ愛知県名古屋港に向けて京浜港横浜区を出港した。</p> <p>A船は、法定灯火を表示し、名古屋港の入港時刻を調整する目的で約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）とし、御前埼東南東方沖を西進していた。</p> <p>A船は、航海士Aが、23時45分ごろ昇橋し、前直の船長Aから約6knの速力を保って航行するように指示を受け、31日00時00分ごろ単独の船橋当直につき、約266°（真方位、以下同じ。）の針路で自動操舵により航行した。</p> <p>航海士Aは、6Mレンジ及び真方位表示としたレーダー1台に、AIS情報及び3分間の真方位に設定したエコトレイルを表示させ、見張りを行っていたところ、同レーダーで船尾方約1MにA船より速い速力で同航するB船を認めた。</p> <p>航海士Aは、時折、レーダーで、B船が徐々に近付いていることを確認していたものの、過去に、至近に接近してから追い越す船舶を見たことがあったので、B船も同様に、いずれA船の進路を避けるだろうと思い、専ら前方の見張りを行っていたところ、01時55分ごろ衝撃を感じた。</p> <p>船長Aは、衝撃を感じて昇橋し、航海士Aが状況を把握できていなかったため、周囲を確認していたところ、B船がA船の左舷方を追い越していくのを認めた後、B船からVHF無線電話で連絡を受け、A船とB船とが衝突したことを知った。</p> <p>A船は、船長Aが、海上保安庁に本事故の発生を通報し、浸水がないことを確認した後、同庁の指示により御前崎市御前崎港に入港し</p>

	<p>た。</p> <p>B船は、船長B及び甲板長Bほか3人が乗り組み、空船状態で、1月30日16時20分ごろ岡山県笠岡市神島^{こうのしま}外港に向けて千葉県千葉港を出港した。</p> <p>B船は、法定灯火を表示し、甲板長Bが、31日00時00分ごろ単独の船橋当直につき、約264°の針路及び約12knの速力で自動操舵により御前埼東南東方沖を西進した。</p> <p>甲板長Bは、船首方にB船より遅い速力で同航するA船の灯火を初認し、6Mレンジ及び真方位表示としたレーダー及び目視でA船の動向を見ていたところ、腹痛を感じ始めた。</p> <p>甲板長Bは、A船までの距離が約1.3Mとなった01時43分ごろ、A船の他に航行の支障となる船舶が見当たらず、B船がA船に追いつくまでには時間があると思ひ、船橋を無人の状態とし、階下にあるトイレに向かった。</p> <p>甲板長Bは、トイレに行った後、船橋への階段を昇っていたところ、衝撃を感じたので、急いで船橋に向かい、昇橋して船首方至近にA船を認め、B船の船首部とA船の船尾部とが衝突したことを知り、直ちに主機を中立運転とした。</p> <p>自室で休息中の航海士は、衝撃を感じたので、自室の前面の窓から船首方を見たところ、船首方至近に他の船舶の船尾灯を認めたので、衝突したと思ひ、自室で休息中の船長Bに報告した。</p> <p>B船は、昇橋した船長Bが、甲板長Bから本事故の発生の報告を受けてVHF無線電話でA船の状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、B船に浸水がないことを確認し、その後、同庁の指示により御前崎港に入港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、付表2 B船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船の損傷状況、写真2 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船は、船首船橋型のコンテナ船で、本事故当時、コンテナが甲板上に2段積みされた状態であり、船尾方の見通しは良好であった。</p> <p>甲板長Bは、本事故当時、当直者以外の乗組員が休息している時間帯なので、船橋を離れる際、同乗組員を起こして昇橋を要請することにためらいを感じていた。</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・海象等の関与</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、御前埼東南東方沖を西進中、航海士Aが、後方から接近するB船がいずれA船の進路を避けるだろうと思ひ、前方の見張りを行いながら同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と衝突した</p>

	<p>ものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、過去に、至近に接近してから追い越す船舶を見たことがあったことから、B船も同様に、いずれA船の進路を避けるだろうと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、御前埼東南東方沖を西進中、単独で船橋当直中の甲板長Bが、腹痛を感じた際、船橋を離れ、船橋を無人の状態として航行を続けたことから、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>甲板長Bは、休憩中の乗組員を起こして昇橋を要請することにためらいがある中で、B船が船首方のA船に追いつくまでには時間があると思ったことから、船橋を無人の状態として船橋を離れたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、御前埼東南東方沖において、A船及びB船が共に西進中、航海士Aが、後方から接近するB船がいずれA船の進路を避けるだろうと思い、前方の見張りを行いながら同じ針路及び速力で航行を続け、また、単独で船橋当直中の甲板長Bが、腹痛を感じた際、船橋を離れ、船橋を無人の状態として航行を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、管理船舶の乗組員に対し、後方の見張りの励行を指導するとともに、レーダーを活用すること、VHF無線電話を積極的に使用して他の船舶の操船意図を確認することなどの再教育を行った。</p> <p>B社は、本事故後、乗組員に対し、やむを得ず、航海中に船橋を離れる場合には、他の航海士に昇橋を要請し、船橋を無人としないよう指導した。</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"> ・ 自船を追い越す状態にある船舶を認めた場合、自船の進路を避けてくれると思い込むことなく、レーダーを活用するなどして同船舶に対する見張りを継続すること。 ・ 当直者は、体調を整えて当直に入ることに努め、当直中に体調が悪くなった場合には、替わりの当直者を立てて船橋を無人としないこと。

付図1 航行経路図



付表1 A船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
01:36:10	034-33-16.6	138-24-05.4	265.5	271	5.9
01:40:10	034-33-15.3	138-23-36.4	268.3	271	5.9
01:43:09	034-33-14.3	138-23-15.1	265.8	271	5.8
01:45:09	034-33-13.6	138-23-01.7	266.1	271	5.5
01:47:08	034-33-12.8	138-22-48.5	264.7	270	5.5
01:48:08	034-33-12.4	138-22-42.0	266.5	271	5.3
01:49:08	034-33-12.0	138-22-35.5	264	270	5.4
01:50:08	034-33-11.6	138-22-28.9	266.4	271	5.4
01:51:08	034-33-11.3	138-22-22.3	266.2	271	5.4
01:52:08	034-33-11.1	138-22-15.7	266.7	270	5.5
01:53:08	034-33-10.8	138-22-09.0	266.9	270	5.5
01:54:09	034-33-10.5	138-22-02.3	266.4	270	5.5
01:54:40	034-33-10.4	138-21-59.0	267.1	271	5.4
01:55:09	034-33-10.3	138-21-55.1	270.2	274	7.7
01:56:09	034-33-11.2	138-21-45.8	274.7	273	7

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

付表2 B船のAIS記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")		
01:36:12	034-33-31.7	138-26-37.3	261.8	12
01:40:41	034-33-26.6	138-25-31.6	262.3	12
01:43:12	034-33-23.7	138-24-54.3	265.1	12.2
01:45:12	034-33-21.4	138-24-24.6	266.4	12.5
01:47:13	034-33-19.1	138-23-54.5	267.2	12.4
01:48:11	034-33-18.1	138-23-40.0	264.8	12.4
01:49:13	034-33-16.9	138-23-24.6	265.8	12.3
01:50:11	034-33-15.8	138-23-10.5	265.9	12.1
01:51:15	034-33-14.5	138-22-55.2	262.8	11.7
01:52:11	034-33-13.5	138-22-41.7	264.9	11.8
01:53:12	034-33-12.4	138-22-27.4	263.9	11.9
01:54:12	034-33-11.2	138-22-13.2	265.3	12.1
01:54:42	034-33-10.7	138-22-06.0	266.1	11.9
01:55:12	034-33-10.3	138-21-59.9	264.9	8.3
01:56:12	034-33-09.7	138-21-50.1	268.4	8.2

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナ位置である。また、対地針路は真方位である。
なお、船首方位については、簡易型AISのため記録されていなかった。

写真1 A船の損傷状況

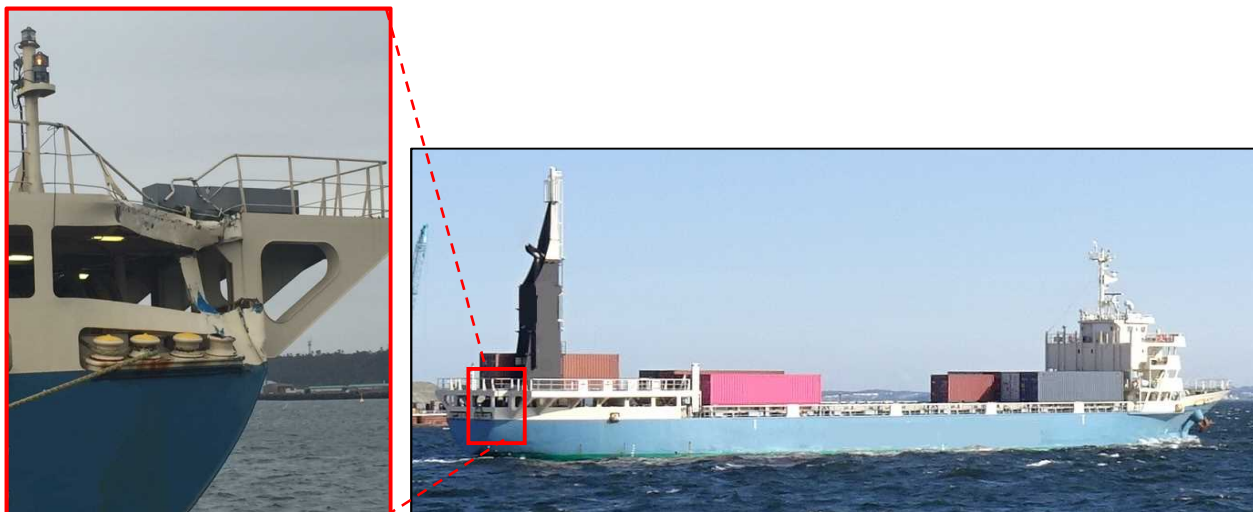


写真2 B船の損傷状況

