

船舶事故調査報告書

平成31年1月23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30年5月31日 23時10分ごろ
発生場所	静岡県下田市爪木埼南東方沖 爪木埼灯台から真方位125° 3.4海里（M）付近 （概位 北緯34° 37.6′ 東経139° 02.5′）
事故の概要	コンテナ船 ^{ケープ} CAPE NABILは、南西進中、また、引船 ^{ネービル} 第八天常丸は、 台船 ^{エスケ} SK-1006をえい航して北東進中、CAPE NABILと第八天常丸とが 衝突した。
事故調査の経過	平成30年6月4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 コンテナ船 CAPE NABIL（マーシャル諸島共和国籍）、 18,257トン 9436185（IMO番号）、CAPE NABIL SHIPPING CO.,LTD B 引船 第八天常丸、127トン 131009、神原タグマリンサービス株式会社 C 台船 SK-1006、総トン数不詳 全長60.0m なし、静丸海運株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、免状不詳 航海士A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 二 等航海士（マーシャル諸島共和国発給） B 船長B、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に擦過傷 B 左舷船尾部ハンドレールの曲損等 C なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南西、風速 約8m/s、視界 良好 海象：波高 約1m
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか17人（全員フィリピン共和国 籍）が乗り組み、法定灯火を表示し、航海士Aが甲板手と共に船橋当 直に当たり、爪木埼南東方沖を約15ノット（kn）の速力（対地速 力、以下同じ。）で自動操舵により南西進していた。 A船は、航海士Aが、23時00分ごろ右舷船首方に北東進するB 船を視認した後、B船の船首方を通過できると思い、針路を218° から208°としたが、しばらくしてB船と接近する状態で航行して いることに気付き、甲板手に左舵一杯を指示したものの、23時10 分ごろ右舷船尾部とB船の左舷船尾部とが衝突した。

	<p>B船は、船長Bほか5人が乗り組み、C船をえい航して引船列を構成して法定灯火を表示し、船長Bが単独で船橋当直に当たり、爪木埼南東方沖を約10knの速力で自動操舵により北東進していた。</p> <p>船長Bは、22時40分ごろ、左舷船首方に南西進するA船を認め、お互いが左舷を対して通過できるようA船がいずれ右転すると思っていた。</p> <p>B船は、船長Bが、A船の針路に変化がないので探照灯を照射したが、至近に接近するまでA船の針路に変化がなかったため、衝突のおそれを感じ、手動操舵で右舵一杯とするとともに主機を停止としたものの、左舷船尾部とA船の右舷船尾部とが衝突した。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、爪木埼南東方沖を南西進中、航海士Aが、右舷船首方にB船を視認した後、B船に接近する状態となっていることに気付かずに南西進を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、爪木埼南東方沖をC船をえい航して北東進中、船長Bが、左舷船首方に認めたA船がいずれ右転すると思い、至近に接近するまで同じ針路及び速力で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>原因</p>	<p>本事故は、夜間、爪木埼南東方沖において、A船が南西進中、B船がC船をえい航して北東進中、航海士AがB船に接近する状態となっていることに気付かずに南西進を続け、また、船長Bが至近に接近するまで同じ針路及び速力で航行を続けたため、A船とB船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・航行中は、継続して他の船舶の動向を確認するなどして常時適切な見張りを行い、衝突のおそれの有無を早期に判断すること。 ・衝突のおそれのある態勢で接近する他の船舶を認めた場合、十分な余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。