

船舶事故調査報告書

令和3年11月17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

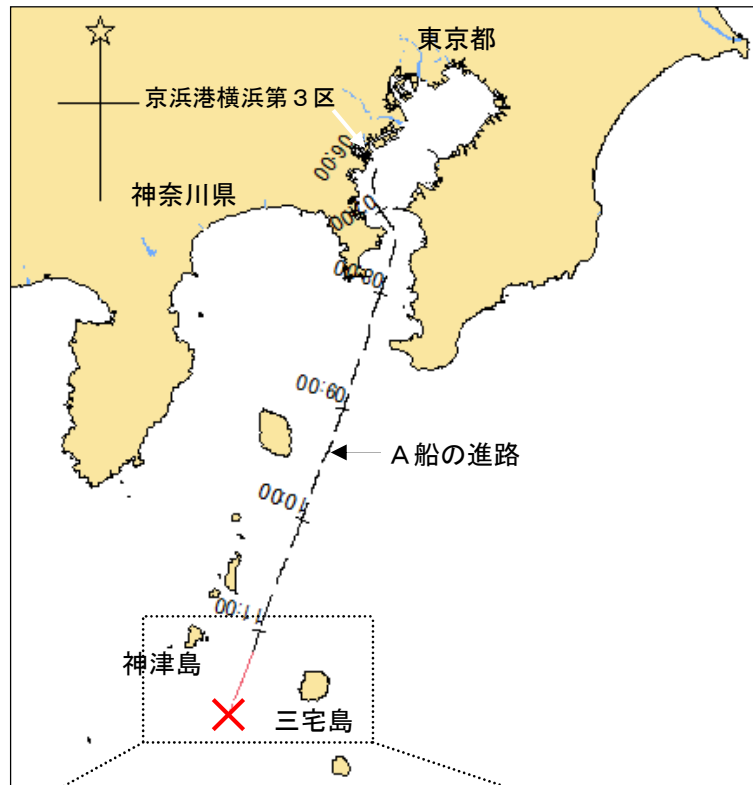
事故種類	衝突
発生日時	令和2年12月1日 11時47分ごろ
発生場所	東京都三宅村三宅島西南西方沖 阿古港突堤灯台から真方位253° 11.3海里（M）付近 （概位 北緯34° 00.7′ 東経139° 15.6′）
事故の概要	貨物船 ^{ルセナ キャリアー} LUCENA CARRIERは、南南西進中、漁船 ^{まんじ} 萬次丸は、北北西進中、両船が衝突した。 LUCENA CARRIER は、左舷船首部外板に擦過傷を生じ、また、萬次丸は、船首部外板に破損を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月22日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 LUCENA CARRIER（パナマ共和国籍）、7,627トン 9179402（IMO番号）、ALMERIA SHIPPING CORPORATION 139.00m×20.60m×10.20m、鋼 ディーゼル機関、9,190kW、2000年1月 B 漁船 萬次丸、10.93トン TK2-1440（漁船登録番号）、個人所有 10.97m（Lr）×3.35m×1.10m、FRP ディーゼル機関、356.7kW、昭和54年12月 第230-7644号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A（ロシア連邦籍） 59歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2020年9月30日 （2024年11月29日まで有効） 航海士A（フィリピン共和国籍） 53歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2020年8月20日 （2025年3月2日まで有効） B 船長B 73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56年4月8日 免許証交付日 平成29年3月13日 (令和4年6月9日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部外板に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0m
事故の経過	<p>A船は、船長A及び航海士Aほか19人（ロシア連邦籍5人、ウクライナ籍2人、フィリピン共和国籍12人）が乗り組み、令和2年12月1日05時54分ごろ、フィリピン共和国ダバオ港に向け、空船で京浜港横浜第3区を出港した。</p> <p>A船は、08時00分ごろ航海士Aが単独で船橋当直につき、三宅島北北東方沖を約200°（真方位、以下同じ。）の針路及び約18.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で自動操舵により航行していた。</p> <p>航海士Aは、11時20分ごろ三宅島西北西方沖で6M及び12Mレンジのレーダー及び目視で前方を確認したところ、前路に衝突の危険となる他船が見当たらなかったため、航行に支障となる他船がないと判断し、船橋の海図台で時々前方を向いて他船がないか見張りをしながら書類の整理作業を始めた。</p> <p>航海士Aは、11時50分ごろ書類の整理作業を終え、12時00分ごろ次の当直者の航海士と船橋当直を交代した。</p> <p>船長Aは、15時17分ごろVHF無線電話により海上保安庁の巡視船からB船が他船と衝突したことを知らされ、船橋内等に設置されている監視カメラの映像を確認したところ、11時47分ごろA船の左舷船首部外板とB船の船首部が衝突した事実を知り、同無線電話で同巡視船に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、16時17分ごろ海上保安庁の指示により八丈島に向けて針路を変更し、同島南西方沖にて同庁の巡視船による調査を受けた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、きんめだいの一本釣り漁の目的で、04時00分ごろ東京都三宅村大野原島南西方沖の漁場に向けて東京都神津島村神津島の三浦漁港を出港した。</p> <p>船長Bは、大野原島南西方沖の漁場で漁を終えて帰港することとし、11時25分ごろ、3Mレンジのレーダーで他船がないことを確認した後、僚船と共に三浦漁港に向けて帰港を開始した。</p> <p>船長Bは、B船が自動操舵により約8knで北北西進中、B船の船尾甲板で漁具の片付け作業を行っていたところ、衝突の衝撃でB船がA船に衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Bは、A船が停止することなく航行を続けたので、所属の漁業</p>

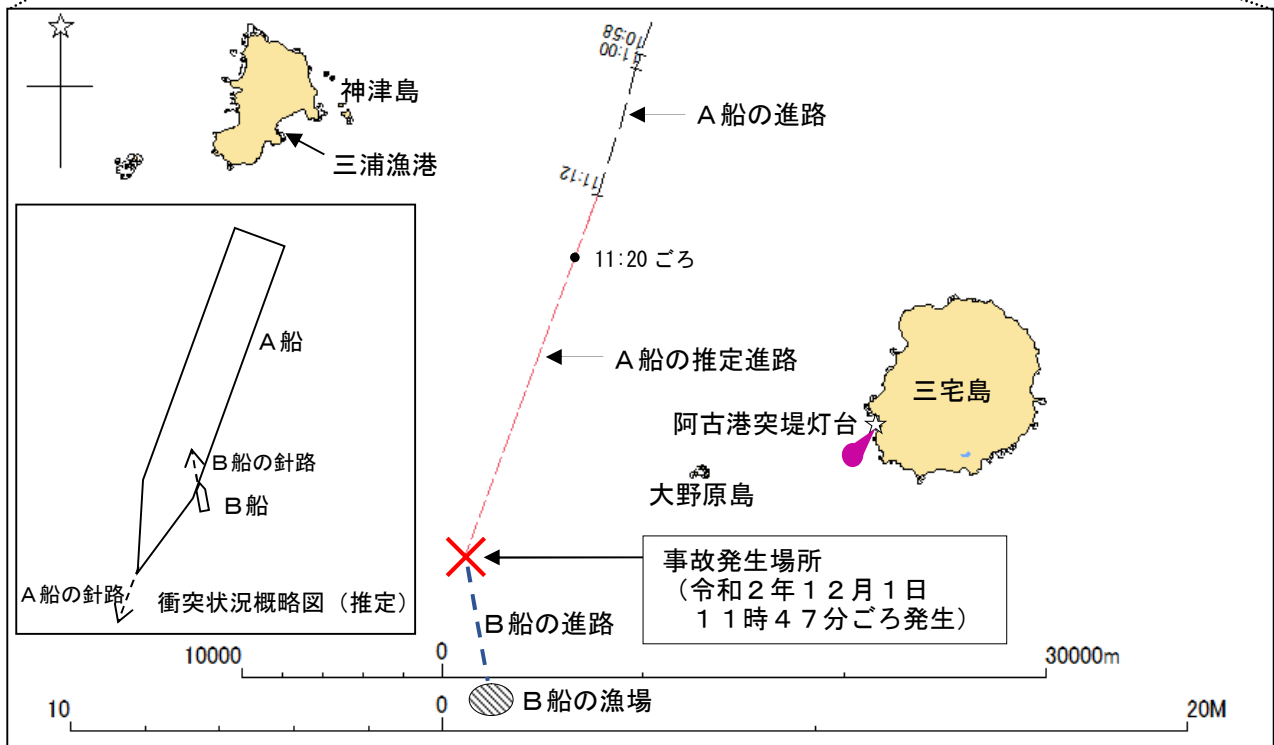
	<p>協同組合に本事故の発生の連絡をするとともに、海上保安庁への通報を依頼し、同組合は、同庁に本事故の発生を通報した。</p> <p>B船は、船首部に浸水があり、自力航行できなかつたので、僚船によってえい航され、三浦漁港に帰港した。</p> <p>(付図1 航行経路図、付図2 事故発生経過概略図、付表1 A船のAIS記録(抜粋)、写真1 A船の監視カメラの映像、写真2 B船、写真3 B船の損傷状況 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>航海士Aは、本事故当時、11時20分から11時50分までの間、時々、目視で前方を見ていたが、B船が汽笛を吹鳴することもなく、A船がB船と衝突したことに気付かなかつたので、適切な見張りを行う必要があつたと本事故後に思った。</p> <p>船長Bは、船尾甲板で漁具の片付け作業を行う際、周囲をもっと警戒するべきだつたと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、三宅島西南西方沖を南南西進中、航海士Aが、レーダー及び目視により前路に衝突の危険となる他船が見当たらず、航行に支障となる他船がいないと判断し、時々前方を見ていたものの、船橋の海図台で書類の整理作業を行いながら航行を続けたことから、B船がA船に接近していることに気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、12Mレンジでレーダーを確認していたものの、B船が約12M離れた位置にいたことから、B船の映像を捉えられなかつたものと考えられる。</p> <p>B船は、三宅島西南西方沖を北北西進中、船長Bが、3Mレンジのレーダーで他船の映像が見当たらず、付近に他船がいらないと思い、船尾甲板で漁具の片付け作業を行いながら航行していたことから、A船がB船に接近していることに気付かず、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、3Mレンジで付近に他船がいらないことを確認したものの、3Mより遠距離を航行していたA船の映像を捉えられなかつたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、三宅島西南西方沖において、A船が南南西進中、B船が北北西進中、航海士Aが、航行に支障となる他船がいないと判断し、船橋の海図台で書類の整理作業を行いながら航行を続け、また、船長Bが、付近に他船がいらないと思い、船尾甲板で漁具の片付け作業を行いながら航行を続けていたため、互いに接近していることに気付かず、両船が衝突したものと考えられる。</p>

再発防止策	<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">・ 当直航海士は、船橋当直中、海図台で書類の整理作業等の特定の作業のみに意識を向けることなく、常時、目視及びレーダー等による周囲の見張りを適切に行うこと。・ 漁船の船長は、航行中、漁具の片付け作業等の特定の作業のみに集中することなく、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。
--------------	--

付図1 航行経路図



付図2 事故発生経過概略図



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 (° -' -")			
06:00:03	035-28-21.4	139-39-28.4	124.5	132	7.6
07:00:04	035-18-25.1	139-43-38.2	146.8	142	11.9
08:00:02	035-05-43.9	139-43-34.8	198.7	199	16.2
08:30:04	034-57-18.0	139-40-36.9	202.3	204	18.8
09:00:02	034-47-58.1	139-36-39.8	195.7	199	20.1
09:30:03	034-39-26.2	139-32-46.0	201.6	205	17.3
10:00:13	034-30-52.6	139-28-55.7	200.8	201	17.8
10:09:43	034-28-10.6	139-27-46.9	201.7	202	18.3
10:20:04	034-25-12.8	139-26-15.0	200.9	203	18.8
10:30:03	034-22-20.9	139-24-48.7	202.8	203	18.3
10:35:23	034-20-50.9	139-24-04.8	203.5	201	18.0
10:58:53	034-14-02.7	139-20-59.7	192.8	199	17.6
11:00:12	034-13-39.9	139-20-52.5	195.1	199	17.4
11:05:34	034-12-09.6	139-20-20.9	198.2	198	17.6
11:06:34	034-11-53.0	139-20-14.9	197.1	198	17.4
11:12:13	034-10-16.7	139-19-36.5	200.1	200	17.8

A船のAIS記録のうち、11時13分以降の同記録のデータは受信されていなかった。

※船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置であり、GPSアンテナの位置情報は、船首から110m、船尾から29m、左舷から16m、右舷から5mであった。

また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真1 A船の監視カメラの映像



写真2 B船



写真3 B船の損傷状況

