

船舶事故調査報告書

令和3年12月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	令和2年9月26日 09時45分ごろ
発生場所	東京湾東水路中央第1号灯標 東京湾アクアライン風の塔灯から真方位172° 1.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 28.0′ 東経139° 50.3′）
事故の概要	コンテナ船CONTI CHIVALRYは、北東進中、灯標に衝突した。
事故調査の経過	令和2年12月18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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	コンテナ船 CONTI CHIVALRY（ポルトガル共和国籍）、90,449トン 9293791（IMO番号）、CONTI23, CONTAINER SCHIFFAHRTS-GMBH&CO. KG MS "CONTI CHIVSLRY"
乗組員等に関する情報	船長（ウクライナ籍）、免状不詳 水先人、東京湾水先区一級水先人水先免状
負傷者	なし
損傷	本船 なし 灯標 灯標上部に防護枠曲損及び太陽電池パネル1面破損
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北北東、風速 約5m/s、視程 約2M 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか20人（フィリピン共和国籍15人、ポーランド共和国籍3人、ウクライナ籍2人）が乗り組み、水先人が水先業務に当たり、京浜港東京青海4号バースに向けて東京湾中ノ瀬航路を出航した。</p> <p>本船は、水先人がECDISのデータを表示させた携帯型タブレット（以下「本件タブレット」という。）を使い、右舷船首方の同航船の左舷側を追い越そうと航海計画の予定進路（以下「本件予定進路」という。）の左側に出て約17ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進した。</p> <p>本船は、水先人が千葉県木更津港北方沖で右舷船首方から左舷船首方に横切る約6knの速力で航行するガット船（以下「本件ガット船」という。）を右舷船首方約1.5Mに認めた際、本件ガット船の船尾方を通過しようとして右舵を取り、本件ガット船に船首を向けたところ、本件ガット船が左転してきたので、左舵一杯を取って、元の針路とした。</p> <p>水先人は、本件ガット船が右舷船尾を通過するのを確認した後、本</p>

	<p>件予定進路に戻す目的で、本件タブレットを見ながら右舵一杯を取り、東京湾東水路中央第1号灯標（以下「本件灯標」という。）が本船の左舷側を通過したと思い、舵を戻して航行を続け、東京青海4号バースに入港した。</p> <p>船長は、東京青海4号バースに入港後、海上保安庁から灯標衝突の問い合わせがあり、本件灯標に左舷船尾部外板が衝突したことを知った。</p> <p>水先人は、本事故当時、右舷船首方に本件ガット船を認めた際、本件ガット船にVHF無線電話で呼び出しを行ったが応答はなかった。</p> <p>水先人は、雨で視界が悪くなっており、本件ガット船を認めてから避航して本件予定進路に戻すまでの間、本件灯標は本件タブレットで認識していたものの視認していなかったと本事故後に思った。</p> <p>東京湾東水路を東京方面及び千葉方面に向け航行する船舶は、本件灯標を左舷側に見て航行することになっていた。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、北東進中、水先人が、右舷船首方の本件ガット船に意識を向けて航行を続けたことから、本件灯標を船首方向に見る進路で接近していることに気付かず、本件灯標付近で右舵一杯を取ったものの、左舷船尾が本件灯標に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、北東進中、水先人が、右舷船首方の本件ガット船に意識を向けて航行を続けたため、本件灯標を船首方向に見る進路で接近していることに気付かず、本件灯標付近で右舵一杯を取ったものの、左舷船尾が本件灯標に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"> ・ 船橋当直者は、湾内の輻輳する海域を航行中、他の船舶を避航することだけに集中することなく、航路標識等に注意して常時、周囲の見張りを適切に行うこと。