

船舶事故調査報告書

令和5年4月19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	令和3年12月24日 05時53分ごろ
発生場所	千葉県銚子市犬吠埼南東方沖 犬吠埼灯台から真方位123° 12.7海里付近 (概位 北緯35° 35.6′ 東経141° 05.3′)
事故の概要	貨物船GLOBAL PASSIONは南西進中、また、漁船勝栄丸は南東進中、 両船が衝突した。
事故調査の経過	令和4年1月5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	A 貨物船 GLOBAL PASSION（パナマ共和国籍）、21,192トン 9473676（IMO番号）、EIGHT RIVER SHIPPING S.A. B 漁船 勝栄丸、4.1トン CB3-60397（漁船登録番号）、個人所有
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）、免状不詳 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板に擦過傷 B 船首部外板に破損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 3、視界 良好 海象：波向 南西、波高 約1m 日出時刻：06時42分ごろ
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか21人（フィリピン共和国籍19人、インド共和国籍2人）が乗り組み、売船に伴う回航の目的で、愛知県渥美湾に向け、宮城県石巻港を出港したのち、航海士A及び操舵手Aが当直に就き、犬吠埼南東方沖を自動操舵により約10.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で南西進していた。 航海士Aは、右舷船首方からA船の針路を横切る1隻の漁船（以下「C船」という。）及びB船を認め、しばらくしてC船が針路を変えてA船を避けたように思えたので、C船の付近にいたB船もいずれ針路を変えようと思い、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、B船の針路に変化が認められなかったため、長音1回の汽笛を吹鳴したのち、短音5回の汽笛を吹鳴した。 航海士Aは、至近となってもB船が針路を変える気配がなかったため、危険を感じ、手動操舵により左舵一杯としたが、同じ針路及び速力のまま、A船の右舷中央部とB船の船首部とが衝突した。

	<p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、引き縄漁の目的で、漁場に向け、銚子市銚子漁港を出港したのち、犬吠埼南東方沖を、自動操舵により約11.5knの速力で南東進していた。</p> <p>船長Bは、周囲を見渡し、気になる船が見当たらなかったため、操舵室から船尾甲板に移動して漁の仕掛けの準備を始めたのち、仕掛けを準備することに夢中になり、同じ針路及び速力で航行を続けていたところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、汽笛の音を聞いていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、南西進中、航海士Aが、右舷船首方に見えたB船がいずれ針路を変えようと思いきや、汽笛を鳴らして注意喚起をしたものの、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、B船と接近する状態となり、手動操舵により左舵一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、右舷船首方からA船の針路を横切るC船及びB船を認め、しばらくしてC船が針路を変えてA船を避けたように思ったことから、C船の付近にいたB船もいずれ針路を変えようと思いきや、同じ針路及び速力で航行を続けたものと考えられる。</p> <p>B船は、南東進中、船長Bが、船尾甲板で漁の仕掛けを準備することに夢中になって航行を続けたことから、A船と接近していることに気付かず、同じ針路及び速力のまま、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、A船が南西進中、B船が南東進中、航海士Aが、右舷船首方に見えたB船がいずれ針路を変えようと思いきや、同じ針路及び速力で航行を続け、また、船長Bが、船尾甲板で漁の仕掛けを準備することに夢中になっ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><b>再発防止策</b></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"> <li>・船舶の操船者は、複数の船舶と同時期に接近する場合、それぞれの船舶に対して衝突の可能性の有無を判断し、衝突のおそれがあるときには、早期に衝突を避けるための必要な措置をとること。</li> <li>・船舶の操船者は、航行中、他の作業を行わず、見張り及び操船に集中すること。</li> </ul>