

バイ チャイ ブリッジ せいほう
コンテナ船BAI CHAY BRIDGE漁船第十八盛豊丸 衝突事故

運輸安全委員会

平成26年8月

1 船舶事故の概要

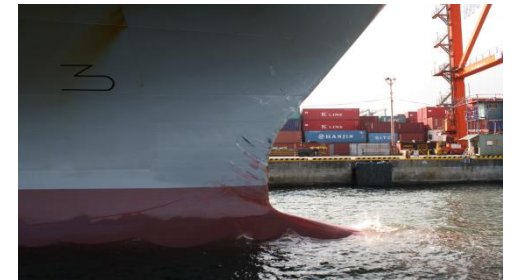
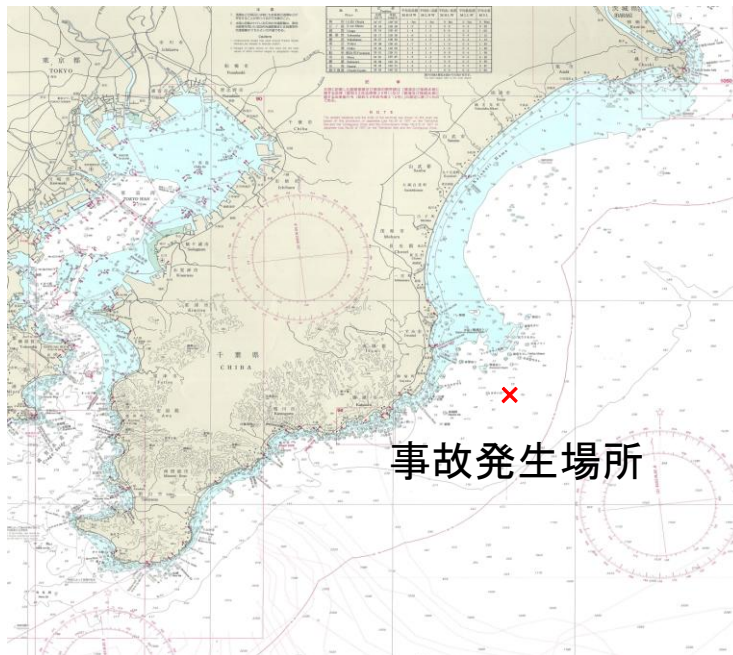
コンテナ船BAI CHAY BRIDGEは、船長及び三等航海士ほか21人が乗り組み、京浜港に向けて南西進中、漁船第十八盛豊丸は、船長ほか5人が乗り組み、銚子港に向けて北北東進中、両船が衝突した。

第十八盛豊丸は、乗組員4人が軽傷を負ったものの、乗組員全員がBAI CHAY BRIDGEに救助され、船体中央部付近で分断した。

BAI CHAY BRIDGEは、船首部に擦過傷を生じたが、死傷者はいなかった。

日時：平成25年1月23日 23時12分ごろ

場所：千葉県勝浦市勝浦港東南東方沖11.4海里(M)付近



A船の損傷状況(右舷)



※ 海上保安庁提供

B船の漂流中の状況
(平成25年1月24日13時30分ごろ)

2 船舶の要目等

コンテナ船 BAI CHAY BRIDGE (パナマ): 以下「A船」

総トン数 44,234トン(総トン数)

全長 266.65m

乗組員数 23人(全員フィリピン人)

当直者 2人(三等航海士「航海士A₃」及び操舵手「操舵手A₃」)

船舶所有者 NANA MARINE INC.



漁船 第十八盛豊丸 : 以下「B船」

総トン数 18トン

登録長 14.93m

乗組員数 6人(インドネシア人実習生3人を含む。)

当直者 1人(船長「船長B」)

船舶所有者 個人所有



3 事故の要因の分析

3.2.5 見張り及び操船の状況

(1) A船

航海士A₃は、No.1レーダーの付近で、操舵手A₃は、No.2レーダーの付近で当直に当たっていた。

22時58分ごろ～23時09分ごろ

航海士A₃及び操舵手A₃は、二人で俳優、ドラマ等の話をしていました。

23時03分06秒ごろ～

航海士A₃及び操舵手A₃は、VHF無線電話のチャンネルを16から69に切り替え、他船間の交信を傍受していた。

23時10分39秒ごろ

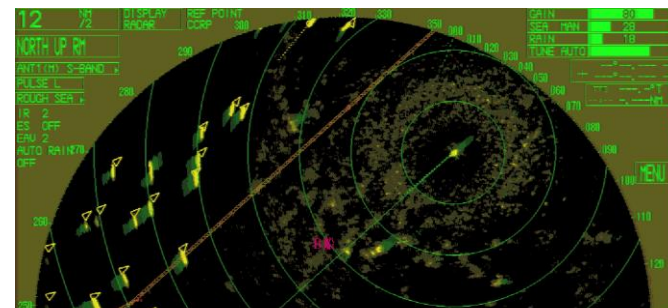
操舵手A₃は、右舷船首方約0.6MにB船を発見し、航海士A₃に報告した。

23時11分27秒ごろ

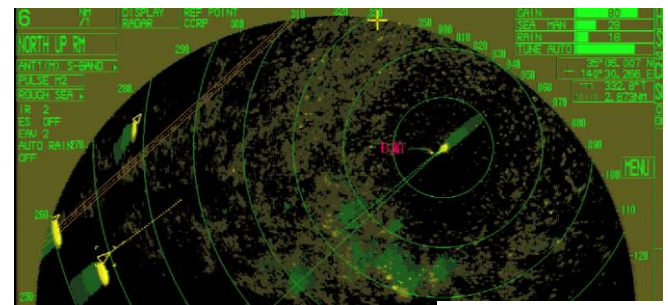
航海士A₃は、操舵手A₃から報告を受けたが、船舶を確認できなかったため、No.1レーダーのレーダーレンジを12Mから6Mに切り替えて見張りを続けていた。

23時11分34秒ごろ～23時12分ごろ

航海士A₃は、右舷船首方約0.3Mに左舷灯を見せたB船を視認し、A船の船首方を左舷側へ横切ろうとしていると思い、操舵手A₃に右舵15°を指示して汽笛の吹鳴を行い、昼間信号灯で警告した後、右舵一杯としたが、衝突した。



(22時58分12秒ごろ)



(23時11分12秒ごろ)

3.2.5 見張り及び操船の状況

(2) B船

船長Bは、上部船橋右舷後方の椅子に腰を掛け、時折、上部船橋左舷前方にあるレーダーと双眼鏡を使用して見張りに当たっていた。

23時02分ごろ

船長Bは、針路約025°、速力約8.0knで航行中、レーダー画面で右舷船首方24° 4.0M付近にA船の映像を認めたが、A船の方位変化をレーダーの画面でカーソルを使用して観測するなどにより、確認しておらず、また、A船の航海灯が見えにくい状況で目視によってA船の見張りを続けた。

23時07分ごろ

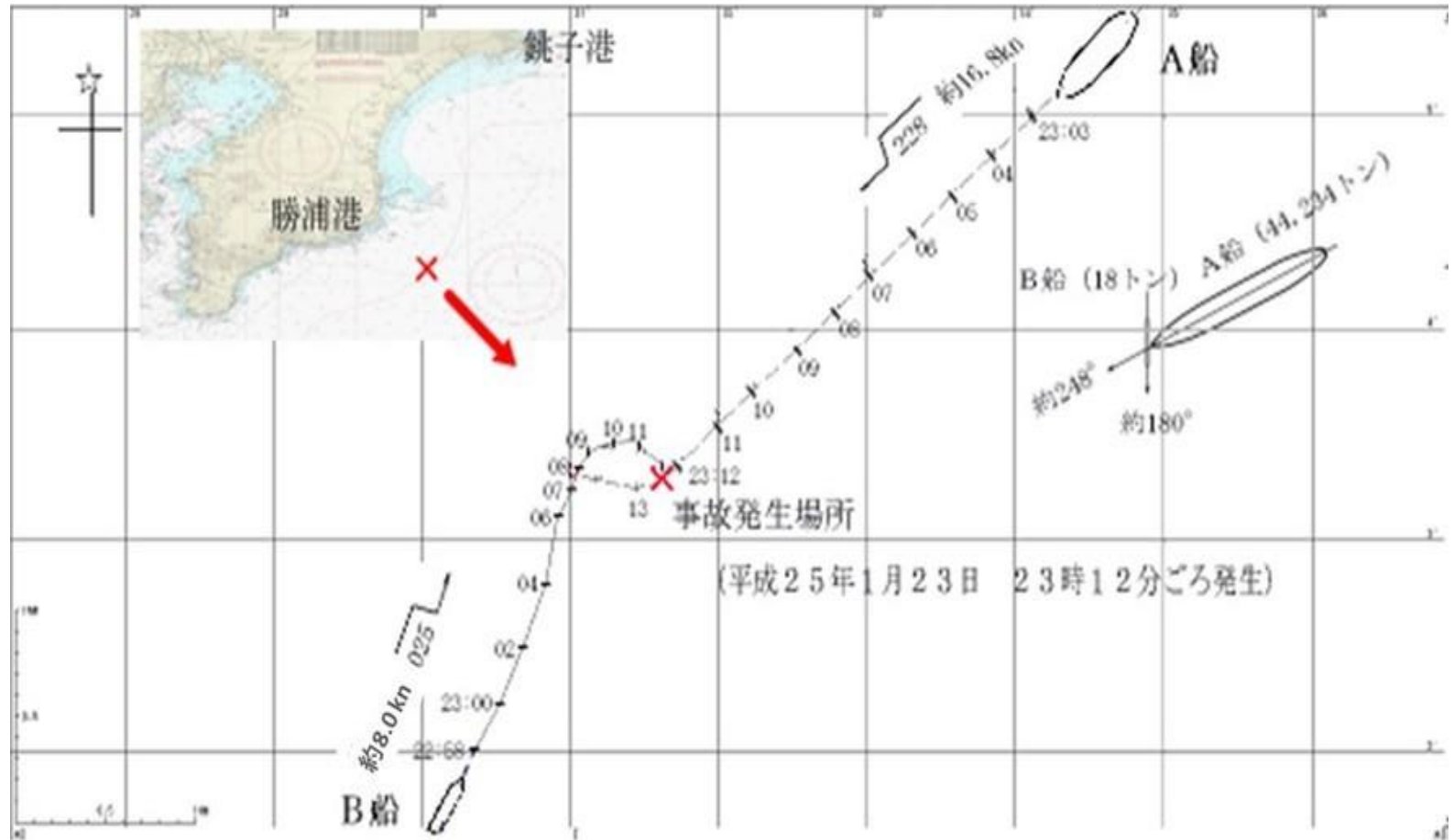
船長Bは、A船との距離が約2Mになったとき、右舷前方にA船の右舷灯を認め、A船の方位に変化がなく衝突のおそれがあると思った。

23時08分ごろ

船長Bは、避航することとしたが、避航する場合、他船とは左舷を対して通過できるようにしなければならないと思い込んでおり、右舵約15°を取って針路を約090°とした。

23時08分ごろ～23時11分ごろ

船長Bは、針路を約090°にした後、A船が本船の船首方に僅かに変化していることを確認したが、左舷方近距離に右舷灯が見えたので、衝突の危険を感じ、針路を約180°とした後、A船の汽笛を聞いた。



コンテナ船BAI CHAY BRIDGE漁船第十八盛豊丸 衝突事故 CG 再生
 ※公表後、CGは当委員会のホームページに掲載致します。

4 原因

本事故は、夜間、勝浦港東南東方沖において、A船が南西進中、B船が北北東進中、航海士A₃がレーダーによる見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが、A船の動静判断を適切に行っておらず、A船との衝突のおそれがあると思って右転したため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

航海士A₃が、レーダーによる見張りを適切に行っていなかったのは、操舵手A₃との会話及び他船間の交信の傍受に意識を向けていたことによるものと考えられる。

船長Bが、A船の動静判断を適切に行っていなかったのは、A船の方位変化をレーダーの画面でカーソルを使用して観測するなどにより、確認しておらず、また、A船の航海灯が見えにくい状況で目視によってA船の見張りを行っていたことによるものと考えられる。

船長Bが、A船との衝突のおそれがあると思って右転したのは、避航する場合、他船とは左舷を対して通過できるようにしなければならないと思い込んでいたことによるものと考えられる。

5 再発防止策

船橋当直者は、

- (1) 会話に意識を向けるなどの見張りの妨げとなる行為を行わず、早期に他船を発見できるよう、レーダーによる見張りを適切に行うこと。
- (2) 他船と接近する場合は、他船の方位変化をレーダー画面でカーソルを使用して観測するなどにより、慎重に確認し、衝突のおそれの正確な判断を行い、衝突のおそれがある場合には、他船と安全な距離を保って通過することができるように避航動作をとる必要がある。