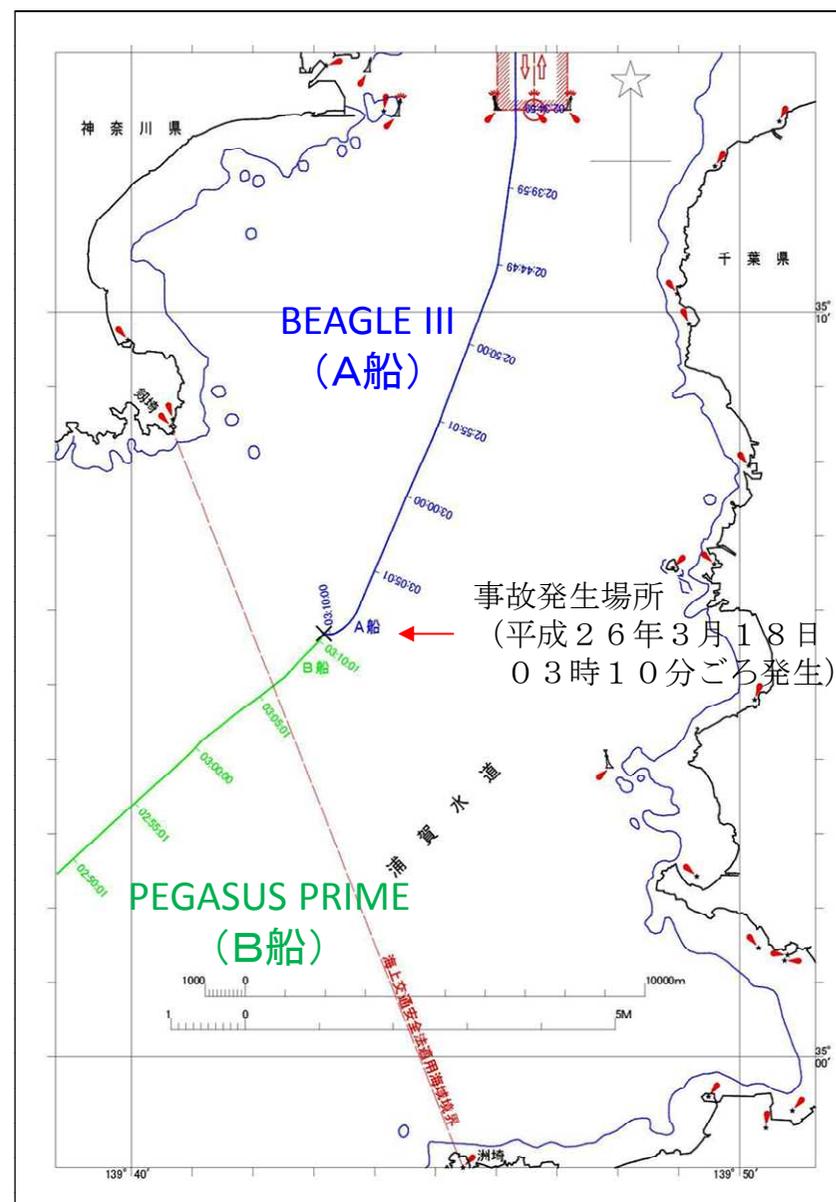




貨物船<sup>ビーグル スリー</sup>BEAGLE III (A船)は、船長及び二等航海士ほか18人が乗り組み、阪神港神戸区に向けて南南西進中、また、<sup>ペガサス</sup>コンテナ船PEGASUS <sup>プライム</sup>PRIME (B船)は、船長及び二等航海士Bほか12人が乗り組み、京浜港東京区に向けて北東進中、平成26年3月18日03時10分ごろ、神奈川県三浦市<sup>つるぎ</sup>劔埼南東方沖の東京湾湾口において衝突した。

BEAGLE IIIは、乗組員7人が死亡し、乗組員2人が行方不明となり、左舷中央部船側外板に破口を生じて沈没した。

PEGASUS PRIMEは、乗組員1人が負傷し、船首部に座屈等を生じた。



A船(BEAGLE III)	
船種	貨物船
船籍港	パナマ(パナマ共和国)
総トン数	12,630トン
L × B × D	129.90m × 23.00m × 16.00m
船舶所有者	BEAGLE MARINE S.A.(台湾)
運航者	WISDOM MARINE LINES S.A.(台湾)
乗組員数	20人(全員、中華人民共和国籍)
進水年月日	2008年12月25日

B船(PEGASUS PRIME)	
船種	コンテナ船 チェジュ
船籍港	済州(大韓民国)
総トン数	7,406トン
L × B × D	127.47m × 20.00m × 10.70m
船舶所有者	DONG YOUNG SHIPPING CO., LTD.(大韓民国)
運航者	同上
乗組員数	14人(大韓民国籍6人、ミャンマー連邦共和国籍8人)
進水年月日	2003年11月23日



現場調査時のB船の外観

本事故時、天気は晴れ、風力2の南南西風が吹き、視界は良好であったものと考えられる。

#### A船 (BEAGLE III)

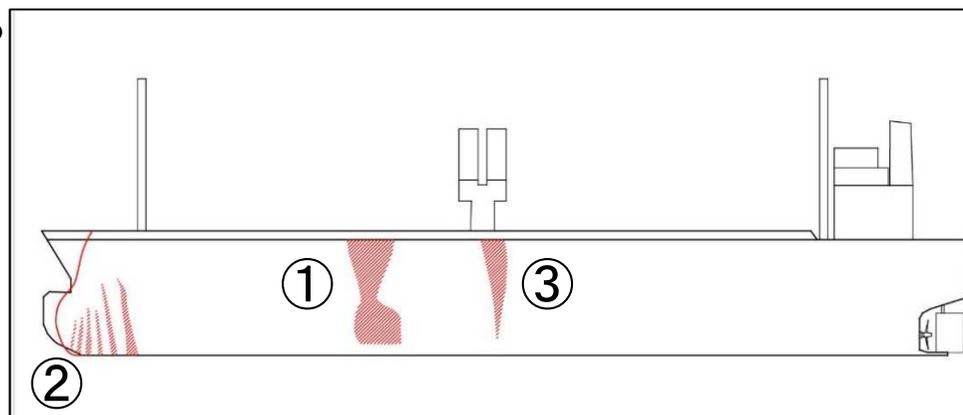
- ・乗組員7人(機関長、司厨長、甲板長、二等機関士、二等航海士、航海科実習生及び操機長)は、死亡した。
- ・乗組員2人(船長及び機関科実習生)は、行方不明となった。

#### B船 (PEGASUS PRIME)

- ・乗組員1人(一等航海士)は、脊椎骨の骨折を負い、約3か月の加療を要したものと考えられる。

### A船 (BEAGLE III)

①左舷中央部船側外板に破口が生じて沈没し、海底に接した際に②船首部が座屈し、③左舷中央部船側外板に亀裂が生じたものと考えられる。



### B船 (PEGASUS PRIME)

船首部に座屈等が生じたものと考えられる。



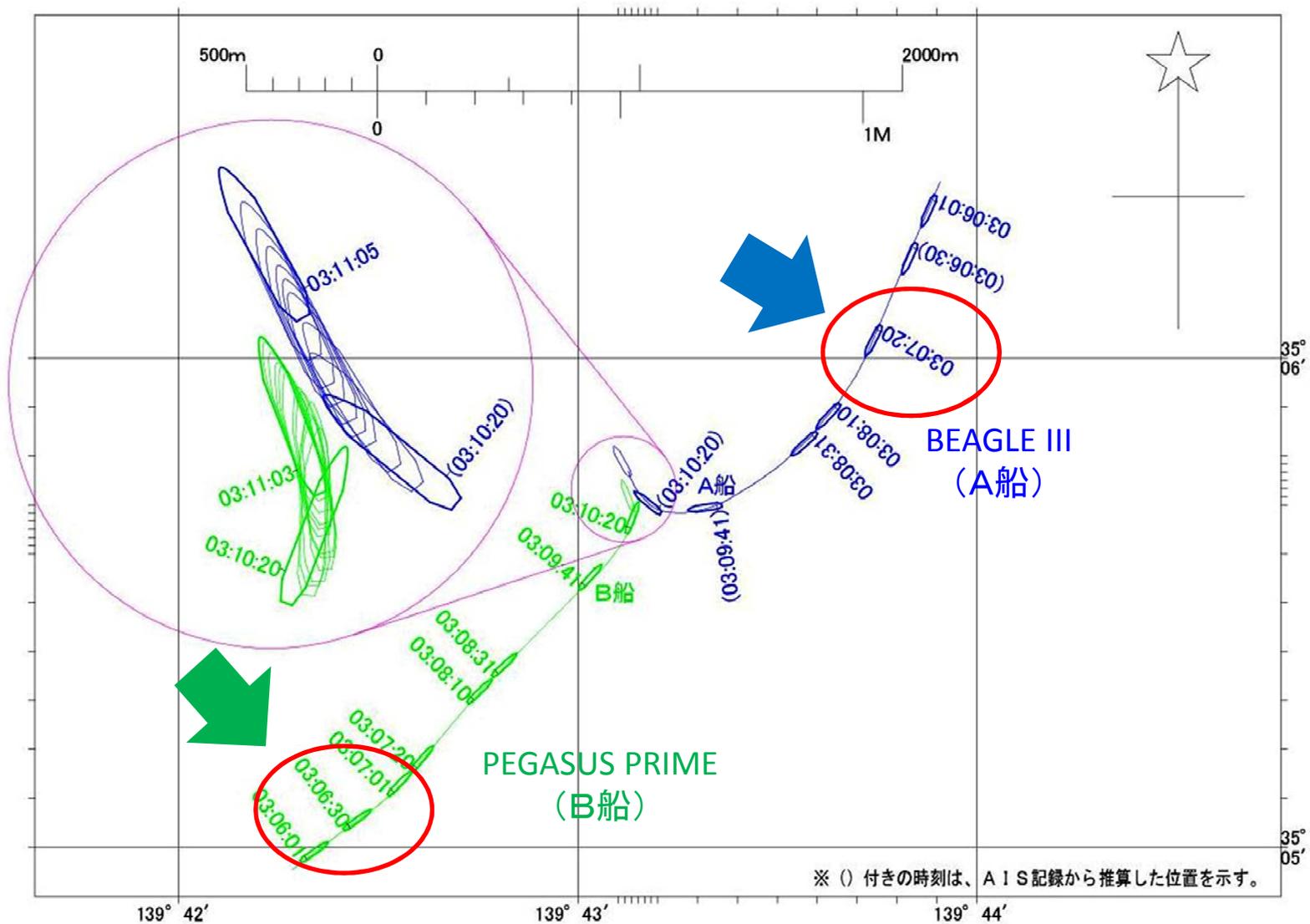
### A船(BEAGLE III)

- ① A船は、浦賀水道航路の南口を出た後、02時45分ごろ船長が船橋を離れ、二等航海士及び甲板手が船橋当直につき、約13knの速力で剣埼南東方沖を自動操舵によって南南西進したものと考えられる。
- ② A船は、甲板手が二等航海士から右舵10°の指示を受けて手動操舵として右舵10°を取った後、03時07分20秒ごろ右舷前方のB船との距離約1.31Mで右転したものと考えられる。
- ③ A船は、B船が左転した後に右転していることから、二等航海士が、右舷前方のB船に気付かなかった可能性があると考えられる。
- ④ 二等航海士の見張りの状況については、二等航海士が本事故で死亡したことから、明らかにすることができなかった。
- ⑤ A船は、03時09分ごろ右舵一杯としたものの、B船と衝突したものと考えられる。

### B船(PEGASUS PRIME)

- ① B船は、二等航海士及び甲板手が船橋当直につき、約13knの速力で剣埼南東方沖を自動操舵によって北東進したものと考えられる。
- ② 二等航海士は、レーダーで左舷前方4M付近にA船を初認して双眼鏡によってA船の右舷灯を認め、A船とは横切り関係にあるように見えたので、A船が針路を変えてB船を避けると思ったものと考えられる。
- ③ B船は、二等航海士が、左舷前方2M付近に接近したA船がB船を避けようとしないので、左転して右舷を対して通過することとし、自動操舵の針路設定ダイヤルを左に回し、03時06分30秒ごろA船との距離約1.66Mで左転したものと考えられる。
- ④ B船は、03時08分10秒～09分31秒の間、直進を続けたものと推定される。
- ⑤ B船は、二等航海士が、右舷前方0.5M付近に接近したA船が右転していることに気付き、甲板手に左舵20°を指示するとともに、昼間信号灯で2回の閃光をA船に向けて発し、03時09分41秒ごろ、A船との距離約0.32Mで左転したものと考えられる。
- ⑥ 二等航海士は、右舷前方0.5M付近に接近するまでA船の右転に気付かずに直進を続けていたことから、見張りを適切に行っていなかったものと考えられる。
- ⑦ B船は、二等航海士が、A船から発せられた4、5回の閃光を見て、B船の左転が間違いであると指摘されたと思い、右舵一杯を指示するとともに、機関を全速力後進としたものの、船首方位が030°で左転が止まった後、A船と衝突したものと考えられる。

A船及びB船の接近状況図



A船(BEAGLE III)の救助された乗組員11人のうち10人(一等航海士、三等航海士、甲板手2人、甲板員2人、一等機関士、三等機関士、操機手2人)は、船橋にいて後にB船の救助艇に救助された甲板手1人を除き、船首の沈降が始まってから04時00分ごろ船体が完全に海面下に没するまでの間に居住区等の外に出ており、A船の沈没後、膨張式救命いかだ及び木板に乗っていたこと等から、巡視船及びC船に救助され、生存できたものと考えられる。

### 環境への影響

A船の燃料油等は、各タンクの空気抜き管から一部が流出し、千葉県及び神奈川県沿岸に漂着して漁業の一部に操業中止に至る被害を与えたものと考えられる。

### 油の防除及び流出の対策

A船(BEAGLE III)の燃料油等は、

- ・4月24日に各タンクの空気抜き管が閉鎖されるまで流出し、
- ・6月1日までに抜取りが行われ、
- ・10月27日までの間、巡視船及びA船の運航者の手配した油防除業者の船舶によって航走放水拡散、回収等の防除作業が行われたものと考えられる。

本事故は、夜間、釧埼南東方沖の東京湾湾口において、A船が南南西進中、B船が北東進中、両船が互いに接近した際、A船が右転し、また、B船が左転して直進を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

A船が右転したのは、A船の二航士Aが、右舷前方のB船に気付かなかったことによる可能性があると考えられる。

B船が直進を続けたのは、B船の二航士Bが、A船と右舷を対して通過しようとして左転した後、見張りを適切に行っておらず、右舷前方のA船の右転に気付かなかったことによるものと考えられる。

本事故は、夜間、劔埼南東方沖の東京湾湾口において、A船が南南西進中、B船が北東進中、両船が互いに接近した際、A船が右転し、また、B船が左転して直進を続けたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。

したがって、同種事故の再発防止のため、次の措置を講じる必要がある。

- (1) 操船者は、常時、見張りを適切に行うこと。
- (2) 操船者は、早期に、発光信号、音響信号又はVHFを使用し、操船の意図について意思の疎通を図ること。
- (3) 船舶所有者等は、船橋当直者が容易にAIS情報を利用できるよう、AIS表示部を船橋前部などに設置し、船橋当直者は、AIS情報を有効に利用すること。
- (4) 船舶所有者等は、東京湾湾口が、船舶の航行が集中し、また、多数の船舶の変針及び離合する場所であり、海上交通安全法の適用海域であることから、東京湾湾口では、船長が昇橋し、状況に応じて操船指揮を行うよう安全管理マニュアル等で具体的に定めることを検討すること。