

船舶事故調査報告書

平成22年5月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）
 委 員 山 本 哲 也
 委 員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	平成21年3月3日 18時34分ごろ
発生場所	京浜港川崎第2区 川崎東扇島防波堤西灯台から真方位061° 1,100m付近の東扇島防波堤 （概位 北緯35° 28.9′ 東経139° 45.1′）
事故調査の経過	平成21年3月4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	貨物船 ^{ワンハイ} WAN HAI 232（シンガポール共和国）17,751トン 9208162（IMO番号）、WAN HAI LINES LTD 191.45m×28.00m×14.10m、鋼 ディーゼル機関、16,032kW、1999年
乗組員等に関する情報	船長 男性 55歳 船長免状（中華民国発給） 交付年月日 2006年9月12日 （2011年9月11日まで有効） 水先人 男性 61歳 東京湾水先区1級水先免状 免許年月日 平成15年12月17日 交付年月日 平成20年12月4日 有効期間満了日 平成25年12月16日
死傷者等	なし
損傷	本船 船尾外板にき裂を伴う凹損及び擦過傷、推進器翼に曲損 防波堤 防波堤ケーソン上部2箇所欠損、ブロック4個が滑動
事故の経過	本船は、船長ほか21人が乗り組み、水先人が水先して京浜港川崎第2区の東扇島ふ頭南岸のコンテナ岸壁に向け、航行した。 水先人は、扇島東水路西口に入航中、同水路内に全長20m程度のオイルバージ（以下「反航船」という。）を認めしたが、雑種船と思った反航船が避航しないことから、衝突するおそれを感じ、本船船長に反航船を避航してから着岸することを伝えた。 水先人は、反航船を避けることとし、機関を後進にかけるように船長に助言するとともに、タグボートに左舷船尾を押させた。 本船船長は、機関を後進にかけたが、船尾配置の二等航海士に対して周囲の状況を報告するよう指示しなかった。 二等航海士は、反航船の存在を知らず、本船船長から何も指示がなかつ

	<p>たことから、コンテナ岸壁に向かって航行しているものと思い、船尾方の見張りを行わなかった。</p> <p>その後、本船船長及び水先人は、船首死角の中に入った反航船が気になり、速力及び船尾方の状況を確認しなかった。</p> <p>タグボートの船長は、水先人から本船の船首の陰から現れる反航船を確認するように指示されたことから、操船の補助に当たっている乗組員をレーダー画面の監視に当たらせ、自らは操船に意識を集中していたので、本船の船尾が東扇島防波堤に接近していることに気付かなかった。</p> <p>本船は、平成21年3月3日18時34分ごろ、船尾が東扇島防波堤北面に衝突したが、その後仮修繕して出港した。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 みぞれ、風向 北北東、風力 4、視程 約1.5海里</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期</p>								
その他の事項	反航船を特定することはできなかった。								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、水先人の水先により、京浜港川崎第2区の東扇島ふ頭南岸のコンテナ岸壁に向けて扇島東水路西口を航行中、雑種船と思った反航船が避航しなかったことから、衝突を避けるための動作として機関を後進にかけるとともに、左舷船尾をタグボートに押させたが、船長及び水先人が、船首死角の中に入った反航船に注意を奪われたため、東扇島防波堤に接近していることに気付かず、同防波堤に衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、船尾に配置されていたが、本船船長から何も指示がなかったため、コンテナ岸壁に向かって航行しているものと思い込み、船尾方の見張りを行わず、本船が後進して東扇島防波堤に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>タグボートの船長は、本船の左舷船尾を押すように水先人から指示されたため、操船に意識を集中し、本船が後進して東扇島防波堤に接近していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>反航船は、特定できなかったことから、雑種船であること、及びその動静を明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>本船は、水先人の水先により、京浜港川崎第2区の東扇島ふ頭南岸のコンテナ岸壁に向けて扇島東水路西口を航行中、雑種船と思った反航船が避航しなかったことから、衝突を避けるための動作として機関を後進にかけるとともに、左舷船尾をタグボートに押させたが、船長及び水先人が、船首死角の中に入った反航船に注意を奪われたため、東扇島防波堤に接近していることに気付かず、同防波堤に衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、船尾に配置されていたが、本船船長から何も指示がなかったため、コンテナ岸壁に向かって航行しているものと思い込み、船尾方の見張りを行わず、本船が後進して東扇島防波堤に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>タグボートの船長は、本船の左舷船尾を押すように水先人から指示されたため、操船に意識を集中し、本船が後進して東扇島防波堤に接近していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>反航船は、特定できなかったことから、雑種船であること、及びその動静を明らかにすることはできなかった。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>本船は、水先人の水先により、京浜港川崎第2区の東扇島ふ頭南岸のコンテナ岸壁に向けて扇島東水路西口を航行中、雑種船と思った反航船が避航しなかったことから、衝突を避けるための動作として機関を後進にかけるとともに、左舷船尾をタグボートに押させたが、船長及び水先人が、船首死角の中に入った反航船に注意を奪われたため、東扇島防波堤に接近していることに気付かず、同防波堤に衝突した可能性があると考えられる。</p> <p>二等航海士は、船尾に配置されていたが、本船船長から何も指示がなかったため、コンテナ岸壁に向かって航行しているものと思い込み、船尾方の見張りを行わず、本船が後進して東扇島防波堤に接近していることに気付かなかったものと考えられる。</p> <p>タグボートの船長は、本船の左舷船尾を押すように水先人から指示されたため、操船に意識を集中し、本船が後進して東扇島防波堤に接近していることに気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>反航船は、特定できなかったことから、雑種船であること、及びその動静を明らかにすることはできなかった。</p>								
原因	<p>本事故は、夜間、本船が扇島東水路西口を航行中、雑種船と思った反航船が避航しなかったことから、衝突を避けるための動作として機関を後進にかけるとともに、左舷船尾をタグボートに押させたが、船首死角の中に入った反航船に注意を奪われたため、東扇島防波堤に接近していることに気付かず、同防波堤に衝突したことにより発生した可能性があると考えら</p>								

	れる。
--	-----