

船舶事故等調査報告書

平成22年4月22日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

|            |   |   |
|------------|---|---|
| 事故等番号      | 2009横第193号  |   |
| 事故等種類      | 衝突  |   |
| 発生日時       | 平成21年7月27日 07時19分ごろ   |   |
| 発生場所       | 京浜港川崎区 東京湾アクアライン風の塔灯から真方位310° 1,500m付近（概位 北緯35°30.0′ 東経139°49.3′）   |   |
| 事故等調査の経過   | 平成21年7月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。  |   |
| 事実情報       | <p>船種船名、総トン数<br/>船舶番号、船舶所有者等</p> <p>A 油送船 第二十一<sup>ほうえい</sup>豊栄丸、464トン<br/>132804、株式会社糸井商会</p> <p>B 油送船 第二<sup>わかしま</sup>若島丸、199トン<br/>132704、協和石油株式会社</p>  |   |
| 乗組員等に関する情報 | <p>A 船長、五級海技士（航海）</p> <p>B 船長、五級海技士（航海）</p>   |   |
| 死傷者等       | なし  |   |
| 損傷         | <p>A 船首右舷外板及びブルワーク擦過傷、船橋下右舷側外板凹損</p> <p>B 右舷船首外板擦過傷、右舷船首手摺曲損、右舷船尾CO<sub>2</sub>室通気管凹損及び破口、右舷船尾ブルワーク曲損</p>   |   |
| 事故等の経過     | <p>A船は、船長Aほか5人が乗り組み、東京湾内において霧中信号を吹鳴しながら機関を極微速前進と停止を繰り返して西進した。船長Aは、反航するB船との距離がレーダーで約0.5海里（M）となったときに右転したが、B船が左転してA船の前方を通過する態勢となったので、同船との距離が約0.25Mとなったとき機関を停止し、その後、B船が針路を右に変えて接近してきたので、機関を全速力後進にかけた。</p> <p>B船は、船長ほか3人が乗り組み、霧中信号を吹鳴しながら約6～7ノットの速力で東進した。</p> <p>船長Bは、反航するA船をレーダーで探知して左転したが、その後、A船が右舷側を通過したものと思い、元の針路に戻したところ、約200m前方にA船を視認し、機関を後進としたが、平成21年7月27日07時19分ごろ、川崎航路の沖において、A船の右舷船首とB船の右舷船首とが衝突した。</p> |   |
| 気象・海象      | 気象：天気 霧、風向 南、風力 3、視程 約0.1～0.2M  |   |
| 分析         | 乗組員等の関与<br>船体・機関等の関与<br>気象・海象の関与<br>判明した事項の解析   | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本事故時、京浜港川崎区の事故発生場所付近は、視界制限状態であったものと考えられる。</p> <p>A船は西進中、B船は東進中であったが、互いにその存在をレーダーにより探知した際、著しく接近することとなるかどうか又は衝突するおそれ</p> |

|    |  |
|----|--|
|    | <p>があるかどうか判断しなかった可能性があると考えられる。</p> <p>B船は、レーダーを用いて系統的な観察を行っていなかった可能性があると考えられる。</p>   |
| 原因 | <p>本事故は、視界制限状態となった京浜港川崎区において、A船が西進中、B船が東進中、両船ともに、相手船の存在をレーダーにより探知した際、著しく接近することとなるかどうか又は衝突するおそれがあるかどうか判断せずに航行したため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。</p> |