

船舶事故調査報告書

平成24年9月27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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成24年3月13日 06時20分ごろ
発生場所	東京都大田区東京国際空港北東方沖 東京都大田区所在の東京西防波堤灯台から真方位096° 3.6海里付近 (概位 北緯35° 34.8' 東経139° 51.4')
事故調査の経過	平成24年3月15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	A 砂利採取運搬船 ^{ふじかわ} 富士川丸、498トン 131735、個人所有 46.87m (Lr) × 12.00m × 5.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成1年9月21日 B 油タンカー ^{こうえい} 第七高榮丸、98.32トン 126133、高栄石油株式会社 29.25m (Lr) × 6.80m × 2.60m、鋼 ディーゼル機関、250kW、昭和57年6月21日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和56年11月17日 免状交付年月日 平成21年6月25日 免状有効期間満了日 平成27年5月19日 B 船長B 男性 47歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成14年1月15日 平成24年1月14日をもって失効していた。 本事故後の平成24年3月22日に再交付を受けた。
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 左舷中央部外板凹損 B 船首部外板凹損
事故の経過	A船は、船長A及び機関長Aほか1人が乗り組み、砕石約675t

	<p>を積載し、船長Aが操舵室左舷前部で見張りに就き、機関長Aが手動で操舵を行い、東京湾を速力約6ノット（kn）で北西進中、左舷方から接近するB船を認めた。</p> <p>船長Aは、B船の操舵室にいる船長と船首甲板上で作業をしていた乗組員を確認し、B船がA船の存在に気付いていると思ったが、その後もB船の針路及び速力に変化がないことから、危険を感じて変針することを考えていたところ、B船の船首がA船の船尾方を向いたので、B船がA船の後方を通過すると思い、右舷方の他船に目を向けた。</p> <p>船長Aは、再び左舷方のB船に目を向けたところ、B船が至近に接近していることに気付き、短音1回の汽笛を発するとともに、機関を増速して右舵一杯を取った。</p> <p>B船は、船長B及び機関長Bが乗り組み、重油等約178kℓを積載し、レーダーを作動させず、操舵室前面窓の中央にある旋回窓を作動させ、京浜港東京区の東京西航路を通過後、補油を行う予定の船舶（以下「補油予定船」という。）1隻を含む停泊船3隻の明かりを目標にして東北東進した。</p> <p>船長Bは、右舷前方より少しずつ朝日を受ける状態となったが、いつも航行している経路なので朝日を気にせず、左舷前方に停泊している補油予定船を確認しながら、常に左舷船首方から波を被る状況の中、速力約6.5knで補油予定船に接近中、近くから汽笛が聴こえた。</p> <p>船長B及び船首甲板上で補油の準備作業を行っていた機関長Bは、周囲を見回したが吹鳴した船舶を確認することができなかった。</p> <p>船長Bは、船首方に目を向けたところ、A船を船首方至近に認め、機関を後進として右舵一杯を取った。</p> <p>両船は、平成24年3月13日06時20分ごろ、東京国際空港北東方沖において、A船の左舷中央部とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>A船及びB船は、乗組員の安全と油漏れがないことを確認し、自力で京浜港東京区に向かい、A船の揚荷役が終了後、A船が千葉県千葉港千葉区に、B船が京浜港川崎区にそれぞれ帰港した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m、潮汐 上げ潮の末期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Bは、A船と衝突する少し前、補油予定船との距離が近くなったので、接舷しやすいようにわずかに右舵を取った。</p> <p>船長Bは、ふだん、船首方から波を被る状況であっても、本事故発生場所付近海域の航行経験が豊富であったので、天気が良い日はレーダーを使用しておらず、本事故当時においても視界が良かったのでレーダーを使用していなかった。</p> <p>本事故発生場所付近における事故当日の日出時刻は、05時54分</p>

	<p>ごろであり、B船が東北東進する場合、操舵室の右舷前方から朝日を受ける状況であった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B あり</p> <p>A船は北西進中、B船は東北東進中、東京国際空港北東方沖において、両船が衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、左舷方から接近するB船を視認し、B船が針路及び速力を変えずに接近するので、危険を感じたが、B船がA船の船尾方を向いたので、A船の後方を通過すると思い込んで右舷方の他船を見ており、適切な見張りを行っていなかったことから、B船が至近に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長Bは、左舷船首方から波を被り、右舷前方から朝日を受け、目視による前方の見張りが困難な状況で航行中、補油予定船を確認しており、また、目視だけで見張りを行っており、適切な見張りを行っていなかったことから、A船が至近に接近するまで気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長B及び機関長Bは、汽笛が聞こえて周囲を見回した際にA船を視認することができなかったものと考えられるが、A船を視認することができなかった理由を明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、東京国際空港北東方沖において、A船が北西進中、B船が東北東進中、両船船長が適切な見張りを行っていなかったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・ 航行経験が豊富な海域であっても、目視による見張りが困難な状況においては、レーダーを使用して適切な見張りを行うこと。 ・ 接近する船舶を視認したときは、適切な見張りをを行い、衝突のおそれの有無を判断すること。