

船舶事故調査報告書

平成24年11月22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23年12月8日 05時13分ごろ
発生場所	東京湾中ノ瀬航路西方海域 神奈川県横浜市所在の横浜港シンボルタワーから真方位136° 3.1海里（M）付近海上 （概位 北緯35°24.1′ 東経139°44.0′）
事故調査の経過	平成23年12月9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 押船 ^{かいほう} 海鳳一号、230トン 132786、日鐵物流君津株式会社 23.80m×9.00m×6.18m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成9年10月 B ^{エヌエフビー} バージ NFB-1、1,785トン なし、日鐵物流君津株式会社 85.00m×20.00m×4.60m、鋼 機関なし、不詳 C 巡視艇 あわなみ、116トン 136736、国土交通省 35.00m×6.50m×3.40m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成11年5月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 57歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年10月6日 免状交付年月日 平成20年9月16日 免状有効期間満了日 平成25年10月5日 C 船長C 男性 32歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成18年8月11日 免状交付年月日 平成23年4月8日 免状有効期間満了日 平成28年8月10日 航海士C 男性 48歳

	<p>四級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 平成9年3月6日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成19年2月14日</p> <p>免状有効期間満了日 平成24年3月5日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A なし</p> <p>B 右舷船首外板に凹損及び擦過傷</p> <p>C 右舷中央部外板に凹損、擦過傷及び破口</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか乗組員3人が乗り組み、B船をpushしてA船push船列を構成し、京浜港横浜区本牧向け、中ノ瀬航路西方海域を針路310°（真方位、以下同じ。）対地速力約10ノット（kn）で北西進中、右舷船首10～15°約3Mに紅色閃光灯を点灯して反航してくるC船を認めた。</p> <p>C船は、船長C及び航海士Cほか7人が乗り組み、航路しょう戒のため、京浜港横浜区を出港し、航海士Cの操船指揮により、針路150°対地速力約21knで南南東進中、航海士Cが左舷船首約10°2.5M付近にA船push船列のマスト灯と右舷灯を認めた。</p> <p>航海士Cは、C船を横切り船の保持船と考え、針路及び速力を保って航行を続けた。</p> <p>A船push船列は、船長Aが、C船の針路及び速力に変化がなく、船間距離が約1Mになったので、衝突の虞を感じ、衝突を回避するために右転するとともに、右転の合図として探照灯による発光信号短1回を発した。</p> <p>C船は、右舷船首方の東京湾中ノ瀬C灯標に接近していたことから、A船push船列を避航しようとしてA船push船列の船尾に向けて左転した。</p> <p>その後、再びA船push船列は、衝突を回避するため、B船に装備されたバウスラスターを併用して左転するとともに、左転の合図として探照灯による発光信号短2回を発し、減速して後進をかけ、また、C船は減速して右転し、衝突直前に再度左転したが、平成23年12月8日05時13分ごろ、中ノ瀬航路北西部において、B船の右舷船首部とC船の右舷船尾部が衝突した。</p> <p>A船push船列及びC船には、本事故による浸水及び油の流出はなかった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.3m</p> <p>日出時刻：06時37分</p>
その他の事項	<p>A船push船列は、RORO船で君津～本牧間と君津～市川間の2区間で製品輸送を行っていた。</p> <p>船長Aは、レーダーの画面を見ながら操船を行っていた。</p>

	<p>C船は、本事故発生当時、レーダー見張りから航海士Cに対してレーダー画面に表示されるAIS情報が報告されることはなく、航海士Cからも報告を求めなかった。</p> <p>A船押船列は、音響信号装置を装備していたが使用しなかった。</p> <p>A船押船列は、衝突を回避しようとして転舵する際、船長Aが、C船に対して操船の邪魔にならないよう、操船信号のつもりでA船の前部甲板に向けて探照灯の閃光を照射した。</p> <p>C船は、A船が行った探照灯の照射を視認したものの、C船方向への照射でなかったため操船信号と思わなかった。</p> <p>C船は、音響信号装置を装備していたが、操船信号及び警告信号を行わなかった。</p> <p>C船の後進試験成績表によれば、C船が25.4knの前進速力で航走中に後進をかけた場合、停止するまでの航走距離は250mであった。</p> <p>両船は、互いに無線交信を行っていなかった。</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、C あり A なし、C なし A なし、C なし</p> <p>A船押船列は、中ノ瀬航路西方海域を北西進中、C船との距離が約1Mに接近し、船長Aが、衝突の虞を感じて右転して避航する際、操船信号のつもりでA船の前部甲板に向けて探照灯を照射したが、C船には操船信号として認識されなかったことから、A船押船列を避けようとして左転していたC船と接近し、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、中ノ瀬航路西方海域を南南東進中、航海士Cが、A船押船列を避航する際、右舷船首方の東京湾中ノ瀬C灯標に接近していたので左転したことから、右転していたA船押船列と接近し、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船押船列が、操船信号を適切に行っていれば、本事故の発生を回避することができた可能性があると考えられる。</p> <p>両船が無線交信を行っていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、中ノ瀬航路西方海域において、A船押船列が北西進中、C船が南南東進中、船長Aが、右転してC船を避航する際、探照灯による操船信号を行ったものの、C船には操船信号として認識されず、また、航海士Cが、A船押船列を避航する際、右舷船首方の東京湾中ノ瀬C灯標に接近していたので左転したため、両船が接近することとなって衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>

参考	<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">・ 他船との衝突の虞があることを認めた場合は、可能な限り無線交信等により操船意図を確認し、避航動作に応じた操船信号を行うこと。
-----------	---