

船舶事故調査報告書

平成24年1月26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 石 川 敏 行
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	平成23年5月13日 20時28分ごろ
発生場所	千葉県木更津市木更津港西方沖の中ノ瀬航路第5号灯標 （概位 北緯35°23.3′ 東経139°45.6′）
事故調査の経過	平成23年6月24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	油タンカー ^{みわ} 美和丸、499トン 135179、豊田汽船株式会社 61.05m×10.00m×4.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年10月17日
乗組員等に関する情報	船長 男性 57歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月5日 免状交付年月日 平成20年7月14日 免状有効期間満了日 平成26年6月12日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷後部居住区囲壁に擦過傷 灯標 プラットホーム部に折損及び曲損
事故の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、千葉県千葉港千葉区へ向け、船長が1人で当直を行い、中ノ瀬航路を自動操舵により針路022°（真方位、以下同じ。）、対地速力約12ノット（kn）で航行していた。</p> <p>船長は、中ノ瀬航路第1号灯標（以下、「中ノ瀬航路」を冠する灯標については、これを省略する。）を通過した後、航路中央より西側に寄っていることに気付き、針路を024°とした。</p> <p>船長は、木更津航路を西進している巨大船の進路警戒船から、平成23年5月13日20時24分ごろVHF無線電話で呼び出され、本船と巨大船が接近するおそれがあることを知らされ、通信を行いながら、レーダーのARPA機能を使用して巨大船の位置を確認していたところ、左舷前方の黒い影に気付き、手動操舵に切り替えて左舵一杯としたが間に合わず、20時28分ごろ船体に衝撃を感じ、後方を確認したところ第5号灯標の灯光を視認して同灯標に衝突したことを知った。</p> <p>船長は、巨大船の位置を確認することに意識を集中しており、レーダーにより灯標及び本船の位置を確認していなかった。</p> <p>本船は、衝突後、進路警戒船の要請により巨大船の船尾方を通過し、そ</p>

	その後、東京湾海上交通センターの指示により木更津航路北方に投錨した。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東南東、風力 5、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の初期、潮高 約0.7m、潮流 北流約0.5～1.0kn	
その他の事項	本船の喫水は、船首約1.5m、船尾約3.4mであった。	
分析	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	あり なし あり 本船は、中ノ瀬航路を北進中、船長が、木更津航路を西進している巨大船の位置を確認することに意識を集中し、本船の位置を確認していなかったことから、第5号灯標に衝突したものと考えられる。 船長は、本船の位置が航路の西側に寄っていることに気付いて針路を変更したが、なおも西側に寄って第5号灯標と衝突したことから、風潮流の影響に対する考慮が適切でなかった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、中ノ瀬航路を北進中、船長が、木更津航路を西進している巨大船の位置を確認することに意識を集中し、本船の位置を確認していなかったため、第5号灯標に衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	船舶所有者は、平成23年5月17日、安全管理マニュアルにおける特殊運航の手順書について是正を行い、限定海域（東京湾～港湾内）において、見張員の配置を新たに規定した。	