

船舶事故調査報告書

平成24年7月19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（灯標）
発生日時	平成24年2月28日 18時24分ごろ
発生場所	東京湾東水路中央第1号灯標 神奈川県川崎市所在の東京湾アクアライン風の塔灯から真方位172° 2,700m付近 （概位 北緯35°28.0′ 東経139°50.3′）
事故調査の経過	平成24年5月8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 ^{じゅほう} 寿宝丸、499トン 133956、神藤海運有限会社 71.69m (Lr) × 11.50m × 7.20m、鋼 ディーゼル機関、736kW、平成5年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 61歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年12月5日 免状交付年月日 平成23年12月21日 免状有効期間満了日 平成28年12月20日
死傷者等	なし
損傷	本船 左舷ポートデッキハンドレール曲損 灯標 防護柵曲損、レーダーリフレクター破損、太陽電池モジュール破損、 マーキング装置断線
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、千葉県千葉港葛南区に向けて東京湾を北進中、右舷後方のコンテナ船から右舷側を追い越す旨の通報を受けた。 船長は、追越し船に少し水路を開けるつもりで本船を左側に寄せ、約039°（真方位）の針路とし、減速して約9.0～9.2ノットで航行中、本船が追越し船の航走波を受けて左舷側に寄せられ、平成24年2月28日18時24分ごろ左舷側ポートデッキのハンドレールが東京湾東水路中央第1号灯標に衝突した。 船長は、コンテナ船から右舷側を追い越す旨の通報を受け、左舷側の東京湾東水路中央第1号灯標に本船を寄せる針路とした際、同灯標に接近し過ぎたと思った。 船長は千葉港葛南区外に投錨して横浜海上保安部に衝突の事実を報告した。

気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3 海象：潮汐 上げ潮の中央期	
その他の事項	本船の喫水は、船首約2.1m、船尾約3.3mであった。 船長は、コンテナ船に追い越された際、航走波により、急速な横方向の圧流を受けたと感じた。	
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 なし 本船は、東京湾アクアライン東水路南口付近を北進中、他船から右舷側を追い越す旨の通報を受け、船長が、左舷側の東京湾東水路第1号灯標に接近する針路としたことから、他船が右舷側を追い越した際、同灯標に接近して衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、東京湾アクアライン東水路南口付近を北進中、他船から右舷側を追い越す旨の通報を受け、船長が左舷側の東京湾東水路第1号灯標に接近する針路としたため、他船が右舷側を追い越した際、同灯標に接近して衝突したことにより発生したものと考えられる。	
参考	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。 ・物標の近くを通過する際は、適切な距離を隔てて通過すること。	