

船舶事故調査報告書

平成25年10月24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9月3日 14時06分ごろ
発生場所	東京湾中ノ瀬 神奈川県横浜市所在の横浜金沢木材ふ頭東防波堤灯台から真方位100°6,480m付近 (概位 北緯35°22.1' 東経139°43.7')
事故調査の経過	平成24年9月4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 貨物船 ^{エムダブーエム} MGM No. 3、3,748トン 8118736（IMO番号）、S&B GLOBAL S.A. 106.05m×16.10m×8.63m、鋼 ディーゼル機関、2,427kW、1982年2月 B 巡視艇 はまぐも、116トン 136735、国土交通省 35.00m×6.50m×3.43m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成11年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A（大韓民国籍） 男性 67歳 締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 交付年月日 2007年11月16日 （2012年10月18日まで有効） 二等航海士A（インドネシア共和国籍） 男性 25歳 暫定締約国資格受有者承認証 二等航海士（パナマ共和国発給） 交付年月日 2012年7月12日 （2012年10月12日まで有効） B 船長B 男性 31歳 二級海技士（航海） 免許年月日 平成18年8月15日 免状交付年月日 平成23年6月22日 免状有効期間満了日 平成28年8月14日 主任航海士B 男性 50歳

	<p>三級海技士（航海）</p> <p>免 許 年 月 日 昭和63年1月6日</p> <p>免 状 交 付 年 月 日 平成19年11月28日</p> <p>免状有効期間満了日 平成25年1月5日</p>
死傷者等	なし
損傷	<p>A 船首材に白色塗料が付着</p> <p>B 左舷船尾部の船側外板等に凹損及び亀裂</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A、二等航海士Aほか12人が乗り組み、着岸待機のため、東京湾中ノ瀬において、船首1.95m、船尾4.25mの喫水で右舷錨を投じて錨泊していた。</p> <p>二等航海士Aは、操舵室において、単独で守錨当直に就いていたが、自室の窓から接近して来るB船を見た船長Aが昇橋した。</p> <p>船長Aは、接近して来るB船に対し、VHF無線電話で二等航海士Aの呼び掛けに続いて呼び掛けたが、B船からの応答はなかった。</p> <p>船長Aは、B船の動静を監視していたが、B船が船首方の死角に入ったので、衝突したことに気付かなかった。</p> <p>B船は、船長B、機関長B、主任航海士B及び航海士補Bほか6人が乗り組み、船首約1.5m、船尾約2.5mの喫水で浦賀水道航路、中ノ瀬航路等における船舶の監視業務のため、本事故発生場所の南南東方沖において、平成24年9月3日13時11分ごろから、主機を停止した状態で漂泊を開始し、機関長B、主任航海士B及び航海士補Bが、航海当直者として配置に就き、操舵室内で各自の業務を行いつつ、周囲の見張りを行っていた。</p> <p>主任航海士Bは、13時45分ごろ、A船との距離が、約0.6海里となったことをレーダーで確認した。</p> <p>機関長B及び主任航海士Bは、機関長Bが、13時55分ごろ中ノ瀬西方沖を南下していた船舶とVHF無線電話で交信をした後、船内業務体制に関する会話に意識を集中し、見張りを行っていなかった。</p> <p>航海士補Bは、海図台で航海日誌の記載を行っていた14時05分ごろ、A船がB船を呼び出しているVHF無線電話の音声でA船との接近に気付き、展張していた減揺翼を格納するとともに、機関長Bが機関を始動しようとしたが、14時06分ごろ、B船は、左舷船尾部がA船の船首部と衝突した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の初期</p> <p>気象庁発表の横浜における風向・風速は、次のとおりであった。</p> <p>13時10分 南 3.4m/s</p> <p>13時20分 南 3.1m/s</p> <p>13時30分 南南東 4.7m/s</p> <p>13時40分 南東 5.0m/s</p>

	<p>13時50分 南南東 4.2m/s</p> <p>14時00分 南南西 4.1m/s</p>
その他の事項	<p>B船の航海当直者は、本事故当時、B船の周辺にA船以外の漂泊や航行している船舶を認めなかった。</p> <p>B船は、漂泊中、風が強い場合及び周囲に多数の船舶が認められる場合、機関を運転していた。</p>
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	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>B船は、東京湾中ノ瀬で漂泊中、航海当直者が見張りを行っていなかったことから、錨泊中のA船に接近し、B船の左舷船尾部とA船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船の航海当直者は、B船の周辺にA船以外の船を認めなかったことから、会話に意識を集中し、見張りを行っていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、東京湾中ノ瀬で漂泊中、航海当直者が見張りを行っていなかったため、錨泊中のA船に接近し、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>
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"> ・レーダーの接近警報を活用するなどし、周囲の見張りを適切に行うこと。