

船舶事故調査報告書

平成25年2月7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14日 07時15分ごろ
発生場所	京浜港横浜第3区 神奈川県横浜市所在の鶴見第1号灯標から真方位142°1,940m付近 (概位 北緯35°26.3' 東経139°43.5')
事故調査の経過	平成24年4月17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 石灰石運搬船 ^{たくよう} 拓洋丸、8,566トン 135944、和光海運株式会社 123.17m×20.40m×11.90m、鋼 ディーゼル機関、3,883kW、平成9年11月 B 引船 ^{まるたつ} 第貳丸辰丸、19トン 232-29211 神奈川、丸辰海運株式会社 14.55m (Lr) × 4.01m × 2.50m、FRP ディーゼル機関、529.56kW、昭和44年6月 C はしけ ^{まるたつ} 502丸辰丸、600トン（積トン数） Y4042（表示番号）、丸辰海運株式会社 35.0m×8.5m×3.5m、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 55歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年6月15日 免状交付年月日 平成23年9月15日 免状有効期間満了日 平成29年6月14日 B 船長B 男性 38歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成18年11月2日 免許証交付日 平成23年7月22日 (平成28年11月1日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損

	<p>B なし</p> <p>C 左舷船首部外板に凹損</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長ほか9人が乗り組み、砂味（細かい石灰石、セメント原料）約10,003tを積載し、船首7.27m、船尾7.49mの喫水で平成24年3月14日06時50分ごろ錨泊していた京浜港横浜区南東方沖の中ノ瀬を発進し、横浜区の鶴見航路に向かった。</p> <p>船長Aは、二等航海士Aをレーダー見張りに、三等航海士Aを機関等の制御盤の操作に、甲板員Aを手動操舵にそれぞれ当たらせ、約9ノット（kn）の速力及び約357°（真方位、以下同じ。）の針路で航行中、07時00分ごろ目視により右舷船首方30°2海里（M）付近に前方を左方に横切る態勢のB船を初認した。</p> <p>船長Aは、07時05分ごろ、B船の方位が変化しないように感じ、A船の存在を知らせるつもりで汽笛により長音1回を吹鳴した。</p> <p>二等航海士Aは、レーダーによるB船の動静を監視した結果を船長Aに報告しなかった。</p> <p>船長Aは、07時08分ごろ、鶴見航路に向けて左舵を取り、約340°の針路としてB船がC船をえい航した引船列（以下「B船引船列」という。）の動静を目視により監視しながら航行したが、07時10分ごろ、B船が右転したので、B船引船列が鶴見航路に向かうものと思い、B船の左舷側を追い越す態勢となると考えて針路及び速力を保って航行を続けた。</p> <p>船長Aは、07時15分ごろ、C船と衝突の危険を感じて汽笛を吹鳴し、左舵一杯としたがA船の右舷船尾部とC船の左舷船首部が衝突した。</p> <p>A船は、衝突後、船体の点検の結果、浸水などはなかったことから航行を続け、京浜港川崎区に入港した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、鋼材約300tを積載したC船に甲板員Bを乗せ、約50mのえい航索によりC船をえい航し、東京湾を約4～6knの速力及び約290°の針路で手動操舵により航行した。</p> <p>船長Bは、左舷方にA船を、船首方約500～1,000mの所に前方を右方に横切る態勢で操業中の2隻の漁船をそれぞれ視認し、漁船を避けるのに漁船の船尾方に向けると漁具との絡網の可能性があること、及び大型船の入港予定情報を携帯電話により入手していたので、横浜第5区の横浜航路入口付近に向かうのを回避しようと思い、漁船の船首方を通過するように右舵を取ることにした。</p> <p>船長Bは、B船が漁船の前方約500mを航行できるように右舵を取ったのち、B船が引船列であり、左舷方のA船がB船引船列を避航するものと考え、それまでの船首目標としていた横浜航路第2灯標に向首して航行を続けた。</p>

	<p>船長Bは、手前の漁船の東方沖を通過した07時15分ごろ、A船がC船を避けずに接近していることに気付かなかったが、A船が左転をしながらB船の至近を通過したとき、C船の船体と同色の塗料が付着しているのを認めたので、直ちにC船上の甲板員Bと連絡を取ってA船とC船の衝突を知り、損傷状況を確認後、海上保安部に通報を行い、横浜区に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 ほぼ高潮</p>
その他の事項	<p>A船は、レーダー2台を1.5Mと3Mのレンジとして使用していた。</p> <p>船長Bは、衝突直前に汽笛を聞いたが、船首方の漁船に対して行ったものだと思っていた。</p> <p>東京湾海上交通センターが受信したA船の‘船舶自動識別装置（AIS）の情報記録’（以下「AIS記録」という。）による運航状況は、付表1のとおりであった。（付表1 A船のAIS記録 参照）</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 あり B あり A なし B なし A なし B なし</p> <p>A船は、京浜港横浜第3区を鶴見航路に向けて北西進中、船長Aが、右舷船首方に視認したB船引船列が右転したので、鶴見航路に向かうものと思い込み、針路及び速力を保持して航行したことから、C船に接近する態勢となり、A船右舷船尾部とC船左舷船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、京浜港横浜第3区をC船をえい航して横浜航路に向けて西北西進中、船長Bが、左舷方のA船がB船引船列を避航するものと思い、船首方の漁船の避航に意識を向けて航行していたことから、A船がC船に接近していることに気付かず、A船とC船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、京浜港横浜第3区において、A船が鶴見航路に向けて北西進中、B船引船列が横浜航路に向けて西北西進中、船長Aが、B船引船列が鶴見航路に向かうものと思い込み、針路及び速力を保持して航行し、また、船長Bが、左舷方のA船がB船引船列を避航するものと思い、船首方の漁船の避航に意識を向けて航行していたため、A船とC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"> ・レーダーを活用して他船の動静監視を行うこと。

付表 1 A船のAIS記録

平成24年3月14日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
07:06:30	35-25-01.7	139-44-06.5	357	356.6	9.3
07:08:20	35-25-18.5	139-44-03.5	338	340.9	9.3
07:13:21	35-26-02.0	139-43-41.2	338	338	9.5
07:14:19	35-26-10.6	139-43-36.5	330	334.2	9.6
07:14:40	35-26-13.4	139-43-34.8	320	331.3	9.6
07:14:47	35-26-14.4	139-43-34.1	314	326.8	9.5
07:14:56	35-26-15.6	139-43-32.9	308	320.1	9.3
07:15:03	35-26-16.3	139-43-32.1	304	314.8	9.1
07:15:07	35-26-16.8	139-43-31.5	302	309.9	8.9
07:15:12	35-26-17.2	139-43-30.8	302	305.2	8.7
07:15:19	35-26-17.9	139-43-29.7	303	301.3	8.5
07:15:27	35-26-18.5	139-43-28.5	307	299.1	8.4
07:15:43	35-26-19.5	139-43-26.3	318	306.5	8.4
07:16:00	35-26-21.1	139-43-24.3	324	320.7	8.1