

船舶事故調査報告書

平成25年5月23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6月19日 22時23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横浜大黒防波堤東灯台から真方位190° 990m付近 （概位 北緯35° 26.8′ 東経139° 42.3′）
事故調査の経過	平成24年6月20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 ^{ゴールド メナム} GOLD MENAM（パナマ共和国籍）、9,999トン 9141209（IMO番号）、MI-DAS LINE S.A.（パナマ共和国籍） 128.00m×21.50m×14.00m、鋼 ディーゼル機関、5,295kW、1996年6月28日 B 貨物船 ^{かいうん} 海運丸、498トン 135091、南光汽船株式会社 75.23m×12.00m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成7年7月18日
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍） 男性 59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 2011年7月28日 （2016年7月4日まで有効） B 船長B 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成8年10月3日 免状交付年月日 平成23年7月19日 免状有効期間満了日 平成28年10月2日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に破口 B 船首部に凹損、左舷錨及び左舷錨鎖5.5節喪失
事故の経過	A船は、船長Aほか19人が乗り組み、空倉の船首約2.84m、船尾約5.00mの喫水により、平成24年6月19日09時35分

	<p>ごろ、台風4号の接近に伴う避泊のため、京浜港横浜第3区Y1錨地内において右舷錨を投じ、錨鎖6節を伸出して錨泊を始めた。</p> <p>船長Aは、他船との距離をとるために12時57分ごろ、水深約20m（底質泥）の所に移動して右舷錨を投じ、錨鎖を7節伸出して再び錨泊を開始した。</p> <p>船長Aは、風勢が増したことを認め、21時05分ごろ昇橋して機関の準備を行い、三等航海士及び甲板員と共に周囲の見張り及び船位の確認を行っていたところ、22時07分ごろA船が走錨し始めてB船との距離が約0.16～0.18海里（M）になっていることを認め、機関を使用しながら、揚錨を開始した。</p> <p>船長Aは、機関を使用しながら、錨鎖を4節まで揚げた22時23分ごろA船の左舷船尾部とB船の船首部が衝突した。</p> <p>A船は、その後、揚錨を完了して移動し、翌日02時40分ごろ横浜YL1錨地に再々投錨した。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、ふすま（小麦のぬか）約750t及び海水バラスト約409tを積み、船首約3.25m、船尾約4.30mの喫水により、13時50分ごろ、台風4号の接近に伴う避泊のため、Y1錨地内においてA船の左舷後方0.25M付近に左舷錨を投じ、錨鎖6節を伸出して錨泊を始めた。</p> <p>船長Bは、甲板作業を終え、18時00分ごろから船橋において1人で守錨当直を開始し、20時ごろから風勢が増したことを認め、0.25Mレンジでオフセンターとして船首方を約0.5Mまで表示させたレーダー1台及び陸岸が表示できるように0.5Mレンジとしたレーダー1台を使用して見張りを続けた。</p> <p>船長Bは、22時少し前、レーダーにより、A船の走錨を認知し、「東京湾海上交通センター（東京マーチス）」にVHF無線電話で外国船が走錨している旨を連絡し、22時15分ごろB船の走錨に備えて機関長Bに機関の準備を命じた。</p> <p>船長Bは、22時18分ごろ、南～南南東方に向けたB船の船首約0.2Mにおいて、A船が舷灯を点灯して左方に航行していることを認め、A船は通過するものと思っていたが、その後、A船の船首が強風に圧流されて風下のB船に接近することに気付き、A船の船橋に向けて注意喚起信号のつもりで探照灯を照射したが、揚錨することも、機関を使用することもできずにA船と衝突した。</p> <p>船長Bは、22時23分ごろA船と衝突した旨を東京マーチスに連絡した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南南東、風力 7（22時10～20分：最大瞬間風速27.0m/s）、視界 良好、台風4号が関東北部を北東進中</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約4m</p>

	<p>警報等の発表： 6月19日16時12分に横浜地方気象台から、横浜市及び川崎市に暴風警報、波浪警報及び高潮注意報が発表されていた。</p> <p>16時15分に京浜港長から京浜港付近に錨泊中の船舶に対し、走錨注意情報が発表されていた。</p>
その他の事項	<p>A船は、錨鎖を左右各9節保有していた。</p> <p>B船は、錨鎖を左右各9節保有していた。</p> <p>船長Aは、B船にはAISが搭載されておらず、また、B船の船体に表示された船名が日本語（漢字）であったので、B船の船名が分からず、VHF無線電話による呼出しを断念した。</p> <p>船長Bは、A船の呼出しを行わなかった。</p> <p>民間会社が受信した船舶自動識別装置（AIS）の情報記録によるA船の運航状況は、付表1のとおりであった。</p> <p>（付表1 A船のAIS情報記録 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</p> <p>A あり B なし</p> <p>A あり B あり</p> <p>A船は、台風4号の接近により、暴風警報、波浪警報及び高潮注意報が発表されていた京浜港横浜第3区において単錨泊中、21時50分ごろから走錨が始まったものと考えられる。</p> <p>A船は、当直中の船長Aが、22時07分ごろA船の走錨に気付き、揚錨しながら機関を使用したが、揚錨を完了する前に風及び波浪により、船首部が圧流されてB船に接近する状況となり、A船の左舷船尾部とB船の船首部が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、台風4号の接近により、暴風警報、波浪警報及び高潮注意報が発表されていた京浜港横浜第3区において単錨泊中、風上のA船が走錨してB船に向けて圧流されながら、接近していることに気付き、A船に向けて探照灯を照射したものと考えられる。</p> <p>B船は、船長Bが機関の準備を機関長に命じていたが、直ちに使用できる状況ではなかったものと考えられる。</p> <p>本事故発生場所付近では、台風4号の接近に伴い風が強まり、うねり及び風浪が高まってA船の走錨が始まった頃には、風力7（最大瞬間風速27.0m/s）の南南東風が吹いていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、台風4号の接近により、暴風警報、波浪警報及び高潮注意報が発表されていた京浜港横浜第3区において、A船及びB船が共に単錨泊中、A船が走錨したため、揚錨しながら機関を使用したが、揚錨を完了する前に風及び波浪により、船首部が圧流されてB船に接近する状況となり、A船の左舷船尾部とB船の船首部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及び被害の軽減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"> ・ 他船との衝突の危険が生じた場合には、操船信号、警告信号及びVHF無線電話等を活用して相手船との意思疎通を図ること。 ・ 走錨の危険が生じた場合には、当直体制を複数人の配置にするとともに、機関を使用できるようにしておくこと。 ・ AISを搭載しない日本籍船は、船体の船名表示にアルファベットによる表示を追加することが望ましい。
-----------	---

付表1 A船のAIS情報記録

平成24年6月19日

時刻 (時:分:秒)	北緯 (度-分-秒)	東経 (度-分-秒)	船首方位 (真方位) (°)	対地針路 (真方位) (°)	対地速力 (ノット)
12:57:04	35-26-35.2	139-42-30.3	213	213.4	1.5
13:37:57	35-26-38.4	139-42-25.7	156	255.4	0
21:49:55	35-26-41.6	139-42-23.0	158	278.6	0.8
21:58:55	35-26-41.7	139-42-23.1	137	068.3	1.1
22:07:55	35-26-50.7	139-42-20.3	144	004.3	1.4
22:23:00	35-26-55.1	139-42-18.1	099	008.0	3.0