船舶事故調査報告書

平成２５年７月１８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　２３時３８分ごろ
発生場所	千葉県千葉港外港沖 千葉県木更津市所在の東京湾アクアライン海ほたる灯から真方位０１９°５．２海里（Ｍ）付近 （概位　北緯３５°３２．８′　東経１３９°５４．５′）
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　コンテナ船　SUN ROAD（サン ロード）（フィリピン共和国籍）、５３，３５９トン ９００１３３２（ＩＭＯ番号）、SINBANALI SHIPPING INC.（フィリピン共和国） ２９４．０３ｍ×３２．２２ｍ×２１．２５ｍ、鋼 ディーゼル機関、３４，４２１．４kW、１９９２年１２月９日 Ｂ　液化ガスばら積船　第十八光邦（こうほう）丸、９９９トン １３４７８３、イイノガストランスポート株式会社 ６６．２７ｍ（Lr）×１２．２０ｍ×５．３５ｍ、鋼 ディーゼル機関、１，７６５kW、平成７年８月２９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　５８歳 船長免状（フィリピン共和国発給） 交付年月日　２００２年1月１９日 （２０１６年2月１３日まで有効） Ｂ　船長Ｂ　男性　６４歳 三級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和５９年１２月２０日 免状交付年月日　平成２１年６月２日 免状有効期間満了日　平成２６年１２月１９日
死傷者等	Ａ　なし Ｂ　なし
損傷	Ａ　左舷船尾外板に凹損及び擦過傷 Ｂ　船橋甲板左舷ブルワーク及びウイング等損傷
事故の経過	Ａ船は、船長Ａほか１８人が乗り組み、コンテナ約２４，７００ｔを

	積載し、平成２４年６月１９日１９時１８分ごろ、台風４号の接近に伴う避泊のため、千葉港外港沖の北緯３５°　３１．５′東経１３９°　５３．０′付近の水深約２１ｍの場所に１節が２７．５ｍの左舷錨鎖を９節伸出して錨泊を開始した。 　Ｂ船は、船長Ｂほか７人が乗り組み、ＬＰＧ約８１５ｔを積載し、船首約３．３５ｍ、船尾約４．４０ｍの喫水により、平成２４年６月１９日１３時１０分ごろ、台風４号の接近に伴う避泊のため、千葉港外港沖の北緯３５°　３２．９′東経１３９°　５４．６′付近の水深約１７．５ｍの場所に両舷錨を投下し、１節が２７．５ｍの錨鎖を各６節伸出して錨泊を開始した。 　Ｂ船は、１９時００分ごろ守錨当直を開始し、２１時４５分ごろ強風のために機関を始動させ、２３時００分ごろから船長Ｂ、機関長Ｂ、一等航海士Ｂ及び甲板手Ｂの４人体制で当直に当たった。 　船長Ｂは、２３時２５分ごろ海上保安庁東京湾海上交通センターから、大型船の接近についての注意喚起を受けてレーダーを確認したところ、約０．７Ｍ離れた場所に速い速力でＢ船に接近するＡ船を認め、ＶＨＦでＡ船を呼び出したが応答がなかった。 　船長Ｂは、抜錨する余裕はないと考え、横向き状態で向かって来るＡ船との衝突を回避するために機関を全速力前進として舵を左右一杯に取ったものの、平成２４年６月１９日２３時３８分ごろＡ船の左舷船尾部とＢ船の左舷船尾部とが衝突した。 　船長Ｂは、Ａ船が横向き状態でＢ船の後方へ流れて行くことを確認後、海上保安庁に通報した。
気象・海象	気象：天気　雨、風向　南南西、風力　１１～１２、視程　約０．３～０．４Ｍ、台風４号が関東北部を北東進中 海象：波高　約３ｍ、潮汐　上げ潮の初期 警報などの情報: (1) ６月１９日２０時２５分に気象庁から関東海域北部に海上暴風警報及び海上濃霧警報が発表 (2) ６月１９日１７時５９分に横浜地方気象台から台風４号に関する神奈川県気象情報第４号が発表 ・神奈川県に１９日夜遅くから２０日未明にかけて最も接近する見込み ・２０日未明にかけて雷を伴った非常に激しい雨が断続的に降り、大雨となるところがある。暴風や高波に警戒し、落雷や竜巻等の激しい突風に注意 ・風のピークは１９日夜の始めごろから２０日未明にかけてであり、南東から南西の風、海上の最大風速２５m/s、海上の最大瞬間風速３５m/s ・波のピークは１９日夜遅くから２０日朝にかけてであり、う

	ねりを伴い東京湾（横浜・川崎）は波高３ｍ ⑶ ６月１９日１８時３０分に千葉海上保安部長から千葉港、木更津港及び館山湾並びに同周辺海域に錨泊中の船舶に対し、走錨注意情報を発表
その他の事項	船長Ａは、Ｂ船が錨泊中のＡ船へ接近したのちに衝突し、その場を立ち去ったと口述したが、本事故後、Ａ船が船舶管理会社へ通知したレポートには、Ａ船が、錨泊中、１９日２２時４０分ごろから急激に流され、２０日０１時２０分ごろに錨を巻き上げたことが記載されていた。 民間会社が受信した‘船舶自動識別装置の情報記録’（以下「ＡＩＳ記録」という。）及びＡ船の航海情報記録装置の情報記録（ＶＤＲ）中のＡＩＳ記録によれば、平成２４年６月１９日のＡ船及びＢ船の事故までの経過は次のとおりであった。 ⑴ ２２時０１分５６秒、Ｂ船は、Ａ船から見て０３９．８°（真方位、以下同じ。）、１．５６Ｍであった。 ⑵ ２２時５２分５６秒、Ｂ船は、Ａ船から見て０３９．１°、１．５２Ｍであった。 ⑶ ２３時０７分５７秒、Ｂ船は、Ａ船から見て０４５．０°、１．３８Ｍであった。 ⑷ ２３時１７分００秒、Ｂ船は、Ａ船から見て０５０．０°、１．０１Ｍであった。 ⑸ ２３時２８分１３秒、Ｂ船は、Ａ船から見て０３４．２°、０．５２Ｍであった。 ⑹ ２３時３７分１７秒、Ｂ船は、Ａ船から見て３５１．４°、０．０６Ｍであった。 ⑺ ２３時３７分５６秒、Ｂ船は、Ａ船から見て３１８．０°、０．０５Ｍであった。 （付表１　ＡＩＳ記録（Ａ船）、付表２　ＡＩＳ記録（Ｂ船）　参照）
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	 Ａ　不明、Ｂ　なし Ａ　不明、Ｂ　なし Ａ　あり、Ｂ　なし Ａ船及びＢ船は、台風の接近に伴って海上暴風警報が発表されている状況下の千葉港外港沖において錨泊中、Ａ船が走錨したことから、Ａ船の左舷船尾部とＢ船の左舷船尾部とが衝突したものと考えられる。 Ａ船は、錨泊中、２２時５２分５６秒～２３時３７分５６秒の間の船首方位が１３６°～２３３°、速力が１．６～３．１ノット（kn）で北東方向に移動しており、走錨したことから、風下のＢ船に向けて圧流されたものと考えられる。

	Ｂ船は、本事故当時、両舷錨を投下して双錨泊していたものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、Ａ船及びＢ船が、台風の接近に伴って海上暴風警報が発表されている状況下の千葉港外港沖において錨泊中、Ａ船が走錨したため、風下のＢ船に向けて圧流され、両船が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。 ・荒天で錨泊中の守錨当直者は、走錨を知るために自船の位置をこまめに測定し、周囲の他船の状況も観察すること。 ・荒天で錨泊中は、風の状況に応じて双錨泊とすること。

付表１　ＡＩＳ記録（Ａ船）

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)
22:01:56	35-31-41.0	139-53-13.4	188	009	0
22:52:56	35-31-42.7	139-53-19.1	233	285	1.6
23:07:57	35-31-55.1	139-53-17.5	166	044	2.0
23:17:00	35-32-14.8	139-53-33.8	136	055	3.1
23:28:13	35-32-29.0	139-54-10.3	171	047	2.6
23:37:17	35-32-48.2	139-54-28.5	146	033	2.8
23:37:56	35-32-49.3	139-54-30.1	141	052	2.5

付表２　ＡＩＳ記録（Ｂ船）

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)
22:01:56	35-32-52.8	139-54-26.5	154	265.5	0.2
22:52:56	35-32-53.2	139-54-29.1	175	095.8	0.6
23:07:57	35-32-53.7	139-54-29.2	194	282.0	0.5
23:17:00	35-32-53.9	139-54-30.9	201	169.5	0.5
23:28:13	35-32-54.5	139-54-31.4	204	085.2	0.6
23:37:17	35-32-51.6	139-54-27.7	231	192.3	1.7
23:37:56	35-32-51.3	139-54-27.7	238	015.9	1.6