

船舶事故調査報告書

平成25年7月25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20日 01時14分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区 神奈川県横浜市所在の本牧信号所から真方位102° 2,980m 付近 (概位 北緯35° 25.8' 東経139° 43.3')
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 コンテナ船 WAN HAI 306（シンガポール共和国籍）、25,836トン 9237084（IMO番号）、WAN HAI LINES (SINGAPORE) PTE LTD. 196.72m×30.20m×16.60m、鋼 ディーゼル機関、23,241kW、2002年6月26日 B コンテナ船 UNI-PROMOTE（台湾籍）、17,887トン 9202211（IMO番号）、EVERGREEN SHIPPING CORPORATION (TAIWAN) LTD. 181.76m×28.00m×13.90m、鋼 ディーゼル機関、10,914kW、2000年10月2日
乗組員等に関する情報	A 船長A（台湾籍） 男性 50歳 締約国資格受有者承認証 船長（シンガポール共和国発給） 交付年月日 2008年5月20日 (2013年5月16日まで有効) B 船長B（台湾籍） 男性 60歳 船長免状（台湾発給） 交付年月日 2009年9月3日 (2014年9月2日まで有効)
死傷者等	A なし B なし
損傷	A 船首ブルワークに凹損 B 左舷後部外板に凹損

<p>事故の経過</p>	<p>A船は、船長Aほか18人が乗り組み、コンテナ約10,028tを積載し、船首約6.70m船尾約8.90mの喫水により、京浜港東京区を出港して同港横浜区の岸壁に向かう予定であったが、台風4号の接近に伴う避難勧告が出されたことから、平成24年6月19日18時12分ごろ、水先人が水先をして横浜区のY L 4 錨地（北緯35°25.6′東経139°43.3′）の水深約37m（底質泥）の場所に右舷錨を入れ、錨鎖を8節伸出して単錨泊し、守錨当直体制とした。</p> <p>A船は、22時30分ごろ南寄りの風が強くなったため、船長Aが、昇橋して機関の準備を指示し、23時24分ごろから機関を使用して走錨を抑制する措置を採っていたところ、20日01時00分ごろB船が至近で錨泊したので、国際VHF無線電話で離れるように要請したが、01時14分ごろ船首部とB船の左舷後部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長Bほか19人が乗り組み、コンテナ約12,236tを積載し、船首約7.70m船尾約8.00mの喫水により、横浜区を出港したが、台風避泊のため、6月19日16時30分ごろ水先人が水先をしてY L 4 錨地（北緯35°25.4′東経139°42.8′）の水深約32m（底質泥）の場所に右舷錨を入れ、錨鎖を9節伸出して単錨泊し、守錨当直体制とした。</p> <p>船長Bは、22時30分ごろ当直航海士から、B船が突風を伴う風力10の南寄りの風を受けて走錨しているとの連絡を受けて昇橋し、機関の準備を指示して機関準備ができたのち、23時24分ごろ揚錨して23時54分ごろ元の錨泊位置の近く（北緯35°25.8′東経139°42.8′）に右舷錨を入れ、錨鎖を9節伸出して錨泊しようとしたが、走錨したので、20日00時24分ごろ、再度、右舷錨を投下したが、再び走錨した。</p> <p>船長Bは、00時58分ごろ、A船の前方約2ケーブルの位置（北緯35°25.7′東経139°43.2′）において、右舷錨を入れ、錨鎖を9節伸出して錨泊したが、錨泊位置が適切ではないと考えて移動することとし、01時03分ごろ揚錨を開始したところ、強い南風に圧流され、01時14分ごろB船がA船と衝突した。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 南南東、風力 10、視界 不良 海象：潮汐 下げ潮の末期、波高 約5m 特記事項：台風4号が関東北部を北東進中 警報などの情報： (1) 6月19日16時12分 横浜地方気象台から暴風警報及び波浪警報が発表 (2) 6月19日16時15分 京浜港長から京浜港付近の錨泊中の船舶に対し、走錨注意情報が発表</p>

	<p>(3) 6月19日17時59分 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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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及び川崎は波高3m <p>(4) 6月19日20時25分 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</p>
その他の事項	<p>A船は、錨鎖を各舷12節装備していた。 B船は、錨鎖を各舷11節装備していた。 船長Bは、B船で約2ヶ月間の船上訓練ののち、5月18日に船長に昇格していた。</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 A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、台風4号の接近により、南寄りの風が強まる状況下、京浜港横浜区の錨地で単錨泊中、B船がA船の至近で錨泊後、風下のA船に向けて圧流され、船首部とB船の左舷後部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、横浜区の錨地で単錨泊中、台風4号の接近により、南寄りの風が強まる状況下、風力10の南寄りの風を受けて走錨したので、2回転錨したが、そのたびに走錨し、A船の至近に投錨したものの、錨泊位置が適切ではないと思い、移動しようとして揚錨しているとき、風下のA船に向けて圧流されたことから、A船と衝突し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、南寄りの風が強くなる状況下、京浜港横浜区の錨地において、A船及びB船が共に単錨泊中、B船が、風力10の南寄りの風を受けて走錨し、A船の至近に転錨したが、錨泊位置が適切ではないと思い、移動しようとして揚錨しているとき、風下のA船に向けて圧流されたため、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</p>

	<p>られる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 走錨して転錨する場合には、他船と接近しないこと。・ 風が強くなると予想される場合は、走錨予防のため、機関をいつでも使用できる状態にしておくこと。・ 双錨泊を検討すること。
--	---