

船舶事故調査報告書

平成26年11月6日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	平成26年2月17日 03時57分ごろ
発生場所	中ノ瀬航路（千葉県富津市富津岬北西方沖の中ノ瀬航路第2号灯標） （概位 北緯35°20.7′ 東経139°44.9′）
事故調査の経過	平成26年3月25日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	貨物船 第三寶 ^{ほうしょう} 祥丸、498トン 135974、宝祥海運株式会社 75.23m×12.00m×7.10m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成13年1月28日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和50年9月26日 免状交付年月日 平成23年1月27日 免状有効期間満了日 平成28年1月30日 航海士A 男性 61歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和59年5月7日 免状交付年月日 平成25年8月6日 免状有効期間満了日 平成31年5月6日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首及び右舷船尾ブルワークに擦過傷 灯標 プラットホームが曲損及び凹損、マーキング装置2本が折損、 灯器が破損等
事故の経過	本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示して浦賀水道航路に入航し、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、約10.5ノット（kn）の対地速力で自動操舵により、航行した。 本船は、平成26年2月17日03時46分ごろ中ノ瀬航路に入り、船首方の先行船との距離が約0.3海里（M）に縮まったので、減速して北北東進した。

	<p>航海士Aは、左舷船尾方から接近する追越し船を認め、手動操舵に切り替えて航路の右端に寄せる針路としたが、中ノ瀬航路第2号灯標（以下「本件灯標」という。）の灯光が見えなかった。</p> <p>航海士Aは、先行船に隠れていた本件灯標の灯光が船首方に見えたので、急いで左舵約20°～30°を取ったが、本船は、03時57分ごろ右舷船首及び右舷船尾が同灯標に衝突した。</p> <p>船長は、航海士Aからの報告を受けて灯標への衝突を知り、航路外に出て投錨し、東京湾海上交通センターに衝突の事実を報告した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 約3m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>本船は、鋼材約1,399tを積載しており、船首約3.5m、船尾約4.4mの喫水であった。</p> <p>航海士Aは、ARPA機能付きのレーダーを3Mレンジで使用し、GPSプロッターを作動させていた。</p> <p>本件灯標は、レーダー反射器付きであり、灯高が約9.3mであった。</p> <p>本船は、主機の危険回転数が回転数毎分（rpm）0～160の範囲にあり、速力基準表には、極微速力前進が、190rpm、対水速力8.5knである旨の記載があった。</p> <p>航海士Aは、内航船の乗船経験が約41年間あり、約28年前から航海士として乗船し、本事故発生海域の航行経験が豊富にあった。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、中ノ瀬航路を北北東進中、航海士Aが、左舷船尾方から接近する追越し船を認め、航路の右端に寄せる針路として航行したが、先行船に隠れて本件灯標の灯光が見えなかったことから、本件灯標に接近して気付き、左舵を取ったものの、本件灯標に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、中ノ瀬航路を北北東進中、航海士Aが、左舷船尾方から接近する追越し船を認め、航路の右端に寄せる針路として航行したが、先行船に隠れて本件灯標の灯光が見えなかったため、本件灯標に接近して気付き、左舵を取ったものの、本件灯標に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"> ・物標の近くを通過する際は、レーダー及びGPSプロッターを使用し、適切な距離で通過できることを確認しておくこと。