

船舶事故調査報告書

平成26年6月5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

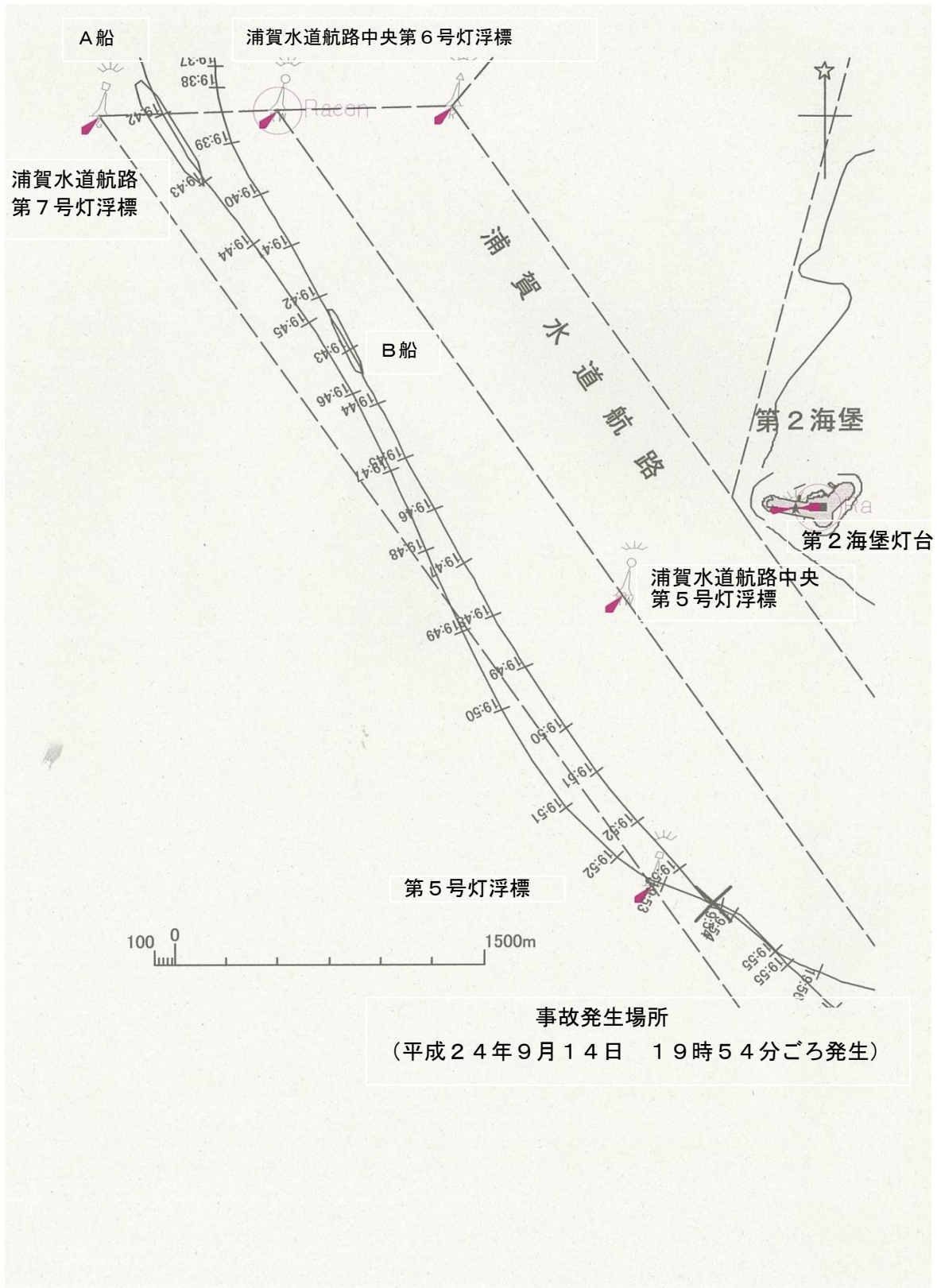
事故種類	衝突
発生日時	平成24年9月14日 19時54分ごろ
発生場所	東京湾浦賀水道 千葉県富津市所在の第2海堡灯台から真方位191° 1.1海里付近 （概位 北緯35° 17.6′ 東経139° 44.2′）
事故調査の経過	平成24年9月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 自動車専用船 ^{オーバーシーズ ジョイス} OVERSEAS JOYCE（マーシャル諸島共和国籍）、 48,017トン 8606056（IMO番号）、JOYCE CAR CARRIER CORPORATION 190.50m×32.26m×19.10m、鋼 ディーゼル機関、23,241kW、1987年 B 貨物船 ^{セイヨー グローリー} SEIYO GLORY（パナマ共和国籍）、1,972トン 9413353（IMO番号）、SEIYO GLORY CO., LTD. 76.00m（Lr）×13.60m×6.80m、鋼 ディーゼル機関、1,800kW、2006年
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 45歳 締約国資格受有者承認証 船長資格証明書（マーシャル諸島共和国発給） 交付年月日 2008年9月30日 （2013年4月8日まで有効） 水先人 男性 66歳 東京湾水先区1級水先人水先免状 免許年月日 平成14年12月20日 有効期間満了日 平成24年12月19日 B 船長B（中華人民共和国籍） 男性 58歳 免状不詳 一等航海士B（ミャンマー連邦共和国籍） 男性 41歳 免状不詳

死傷者等	なし
損傷	A 左舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 B 右舷船尾外板に凹損、右舷外板に擦過傷
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか24人（フィリピン共和国籍21人、ロシア連邦籍3人）が乗り組み、車両3,334ユニットを積載し、船首約8.1m船尾約8.1mの喫水により、平成24年9月14日18時20分ごろ京浜港横浜第3区大黒ふ頭で水先人が乗船し、大韓民国^{ピョンテグ}平沢港に向かう予定で18時45分ごろ岸壁を離れ、水先人が水先をして浦賀水道航路に向かった。</p> <p>水先人は、左舷船首約11°にB船を、左舷船首約44°に大型タンカーをそれぞれ視認しており、19時42分ごろ浦賀水道航路中央第6号灯浮標に並び、約12.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で浦賀水道航路に入り、南東進した。</p> <p>A船は、船長Aがレーダー見張りなどに、一等航海士Aが見張りに、三等航海士Aがテレグラフの操作に、操舵手Aが手動操舵にそれぞれ就き、水先人が、船橋中央のレピーター前で操船を行い、右舷船首方の水域が空き、約800mの距離になったB船の右舷側を追い越そうと思い、B船に対して汽笛で短音を約8回鳴らし、徐々に増速して緩やかに右転しながら、B船の右舷方に向かった。</p> <p>A船は、東京湾海上交通センター（東京マーチス）から、浦賀水道航路から出ているとの連絡を受け、水先人が浦賀水道航路第5号灯浮標（以下「第5号灯浮標」という。）までには航路に復帰すると返答した。</p> <p>水先人は、19時51分ごろA船の速力が約13.9knになってB船と並び、第5号灯浮標をほぼ船首方向に見て航行し、19時52分ごろ右舷ウイングにいた一等航海士Aから第5号灯浮標は右舷方約5mとの報告を受け、B船がA船を避けるものと思い、左転の操船信号を鳴らし、左舵10°を指示してゆっくり左転を行い、B船の前に出る態勢となった。</p> <p>水先人は、第5号灯浮標に並ぶ手前で右舵20°を指示し、19時53分ごろA船の船首が106°（真方位、以下同じ。）に向いて第5号灯浮標を右舷側で通過した後、B船が操舵室後方の死角（視界が制限される状態）に入って見えなくなった。</p> <p>船長Aは、一等航海士Aと共に右舷ウイングから第5号灯浮標を見ていたが、船尾配置から左舷至近にB船が横着けしているとの報告を受け、左舷ウイングに向かったところ、19時54分ごろ、浦賀水道航路において、A船は、船首が120°へ向いて左舷船尾部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>B船は、船長B、一等航海士Bほか12人（中華人民共和国籍）が乗り組み、船首約4.2m、船尾約5.3mの喫水により、大韓民国釜</p>

	<p>山港に向かう目的で9月14日16時25分ごろ千葉県千葉港（船橋）を出港し、浦賀水道航路に向かった。</p> <p>B船は、一等航海士B及び甲板手Bが当直に就き、19時38分ごろ浦賀水道航路に入り、19時42分ごろ約9.6knの速力で右舷船尾方のA船及び左舷船尾方の大型タンカーと共に南東進した。</p> <p>B船は、19時51分ごろA船の船首部がB船の船尾部と並び、A船の左転に対して僅かに左転を行い、19時53分ごろ船首を133°へ向けて第5号灯浮標を通過し、B船の右舷船首間近になったA船が航路の外から航路内に復帰したものの、進路を保持してA船と並んで航行し、19時54分ごろ、船首が左方に振れて102°へ向き、A船と衝突した。</p> <p>水先人は、機関停止を指示し、東京マーチスに衝突の通報を行い、浦賀水道航路を出て金田湾で投錨した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 関係船舶のAIS情報記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期（横須賀）、波高 約0.5m</p> <p>日没：17時50分ごろ</p>
<p>その他の事項</p>	<p>水先人は、本事故発生後にB船をVHFで2回ぐらい呼び出したが、B船から応答がなかった。</p> <p>水先人は、B船の前に出て航路に戻った後、B船が見えなくなったので、B船を追い越したものと思った。</p> <p>大型タンカーは、浦賀水道航路の中央寄りを航行していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A なし、B 不明</p> <p>A船は、浦賀水道航路をB船の右舷側からB船を追い越す態勢で南東進中、水先人が、B船がA船を避けるものと思い、第5号灯浮標付近で左転してB船の前方に向かったことから、A船の左舷船尾部とB船の右舷船尾部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、浦賀水道航路をA船に右舷側から追い越される態勢で南東進中、一等航海士Bが、進路を保持して航行したことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、浦賀水道航路において、A船及びB船が共に南東進中、A船がB船の右舷側からB船を追い越す態勢であり、水先人が第5号灯浮標付近で左転してB船の前方に向かい、また、一等航海士Bが進路を保持して航行したため、A船の左舷船尾部とB船の右舷船尾部とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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">・ 航路で追越し関係にある船舶は、国際VHF無線電話を活用して互いの操船意図を確認することが望ましい。・ 追越しを行う船舶は、汽笛で追越し信号を行うこと。・ 追越しを行う船舶は、追い越される船舶の前方に向かう場合、確実に追い越したかどうかを確認すること。・ 速力の制限が設けられている航路では、制限速力を超えないこと。・ 浦賀水道航路を通航する船舶は、航路を航行すること。
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

付図1 推定航行経路図



付表1 関係船舶のAIS情報記録(抜粋)

1 A船

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
19:42:01	+035-19-45.5	+139-42-27.4	152	152.7	12.5
19:43:01	+035-19-34.9	+139-42-35.5	143	143.3	12.5
19:44:01	+035-19-24.7	+139-42-44.9	144	143.8	12.7
19:45:11	+035-19-12.2	+139-42-55.3	147	147.5	13.3
19:46:11	+035-19-00.6	+139-43-03.7	151	151.6	13.7
19:47:11	+035-18-48.2	+139-43-11.0	153	156.4	14.0
19:48:11	+035-18-35.4	+139-43-17.8	153	156.7	14.1
19:49:11	+035-18-22.4	+139-43-24.7	152	156.1	14.2
19:50:11	+035-18-09.7	+139-43-32.4	146	152.1	14.1
19:50:52	+035-18-01.6	+139-43-38.2	144	148.5	13.9
19:51:41	+035-17-52.3	+139-43-46.5	135	140.3	13.8
19:53:01	+035-17-41.5	+139-44-03.2	106	112.3	12.3
19:53:31	+035-17-39.2	+139-44-10.3	108	112.4	12.5
19:53:51	+035-17-37.4	+139-44-15.0	115	118.3	12.6
19:54:00	+035-17-36.5	+139-44-16.7	120	123.9	12.6
19:54:31	+035-17-32.3	+139-44-22.5	134	136.0	11.5
19:55:00	+035-17-28.6	+139-44-27.1	134	135.2	11.2
19:56:00	+035-17-21.4	+139-44-36.3	129	131.6	9.8

2 B船

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° - ' - ")	東経 (° - ' - ")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
19:42:07	+035-19-16.2	+139-42-57.4	145	151.4	9.5
19:43:08	+035-19-07.8	+139-43-03.3	147	150.9	9.6
19:44:07	+035-18-59.1	+139-43-08.6	144	152.3	9.7
19:45:07	+035-18-50.4	+139-43-13.8	141	153.6	9.7
19:46:07	+035-18-42.0	+139-43-19.5	144	153.9	9.7
19:47:07	+035-18-33.5	+139-43-25.0	138	148.0	9.5
19:48:08	+035-18-24.9	+139-43-30.7	140	152.3	9.9
19:49:07	+035-18-16.6	+139-43-36.8	139	151.0	10.0
19:50:18	+035-18-06.9	+139-43-44.7	137	146.3	10.1
19:51:07	+035-17-59.7	+139-43-50.4	133	143.3	10.2
19:52:07	+035-17-51.7	+139-43-58.2	130	138.5	10.2
19:53:07	+035-17-44.1	+139-44-06.4	133	140.5	9.9
19:53:32	+035-17-40.7	+139-44-09.6	120	138.7	9.4
19:53:49	+035-17-38.9	+139-44-11.8	099	119.5	8.1
19:53:56	+035-17-38.6	+139-44-12.5	102	116.6	8.5
19:55:15	+035-17-30.7	+139-44-24.9	116	134.1	10.6
19:56:03	+035-17-27.2	+139-44-33.4	110	118.1	9.3