

船舶事故調査報告書

平成26年8月7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（灯標）
発生日時	平成26年1月25日 23時45分ごろ
発生場所	京浜港東京区の東京西航路（東京西航路第6号灯標） （概位 北緯35°34.8′ 東経139°48.1′）
事故調査の経過	平成26年3月6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 第八日 ^{にっしょう} 祥丸、365トン 129404、田口汽船株式会社 59.50m×9.80m×5.30m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和62年2月8日
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成7年8月8日 免状交付年月日 平成22年2月8日 免状有効期間満了日 平成27年8月7日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷ポートデッキハンドレールに曲損、右舷後部外板に擦過傷 灯標 上部構造物に曲損
事故の経過	本船は、船長ほか6人が乗り組み、マスト灯2個、両舷灯及び船尾灯を表示し、レーダー及びGPSプロッターを作動させ、中ノ瀬航路を出て、京浜港東京区の東京西航路に向ける針路に変え、対地速力約10～11ノットで航行した。 単独で船橋当直中の船長は、東京西航路第6号灯標（以下「東京西航路」を冠する灯標については、これを省略する。）及びその後方の第8号灯標を右舷船首方に認め、第6号灯標の左方を通過する針路に設定して自動操舵に切り換え、北西進した。 船長は、周囲に船舶がないことを確認した後、位置通報（BN）ライン付近を通過したので、操舵室左舷後部に備え付けられたVHF無線電話で船尾方を向いてとうきょうポータラジオに本船の位置や到着予定時刻などの通報を始めており、本船が、南西の風を受けながら北西進していた。

	<p>船長は、とうきょうポータルラジオから入港船などの情報を受けて通話を終え、船首方を振り返ったとき、正船首方に第6号灯標の灯光を視認して急いで手動操舵に切り換え、左舵一杯を取ったが、平成26年1月25日23時45分ごろ本船右舷側ポートデッキのハンドレールが第6号灯標に衝突した。</p> <p>船長は、海上保安庁に通報した後、本船を京浜港東京第2区の芝浦専用物揚場バースに着けた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南西、風速 約14.0m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>東京都大田区では、1月25日16時19分に発表された強風波浪注意報が、本事故当時も継続中であった。</p>
その他の事項	<p>本船の喫水は、船首約3.3m、船尾約3.5mであった。</p> <p>第6号灯標は、レーダー反射器付きであり、灯高が約8.2mであった。</p> <p>船長は、本事故当日、ラジオで強風注意報の情報を得ていたが、いつものように東京羽田国際空港D滑走路東方灯標と第1号灯標の間を通過し、第8号灯標及び第6号灯標を右舷船首方に認めて航行した。</p> <p>船長は、本事故前、とうきょうポータルラジオに通報するまでの間にレーダーを見たが、船首方に第6号灯標を見るまで、圧流されていることに気付かなかった。</p> <p>船長は、レーダーを1.5海里レンジで使用していた。</p> <p>本船は、東京と三宅島、御蔵島などに週約3回生活物資などを運んでいた。</p> <p>船長は、内航船等の乗船経験が約47年間あり、約2年前から本船の所有会社が所有する他の3隻に船長の交代要員として乗り組んでおり、A船には平成26年1月1日に乗船した。</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>あり</p> <p>本船は、強風波浪注意報が発表されている状況下、京浜港の東京西航路を北西進中、船長が、周囲に船舶がないことを確認した後、操舵室後部に備え付けられたVHF無線電話で船尾方を向いて通話を行っていたことから、通話を終えたとき、船首方の第6号灯標に接近していることに気づき、左舵を一杯に取ったが、第6号灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、第6号灯標の左方を通過する針路で航行中、第6号灯標に衝突したことから、南西風に圧流されたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、強風波浪注意報が発表されている状況下、京浜港の東京西航路を北西進中、船長が、周囲に船舶がないこ</p>

	<p>とを確認した後、操舵室後部に備え付けられたVHF無線電話で船尾方を向いて通話を行っていたため、通話を終えたとき、船首方の第6号灯標に接近していることに気付き、左舵を一杯に取ったが、第6号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>
<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、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 単独で船橋当直中、VHFで通話を行うときでも、周囲の見張りを厳重に行うこと。 ・ 航行する航路で風の影響が予想される場合には、適切に船位を確認すること。