

船舶事故調査報告書

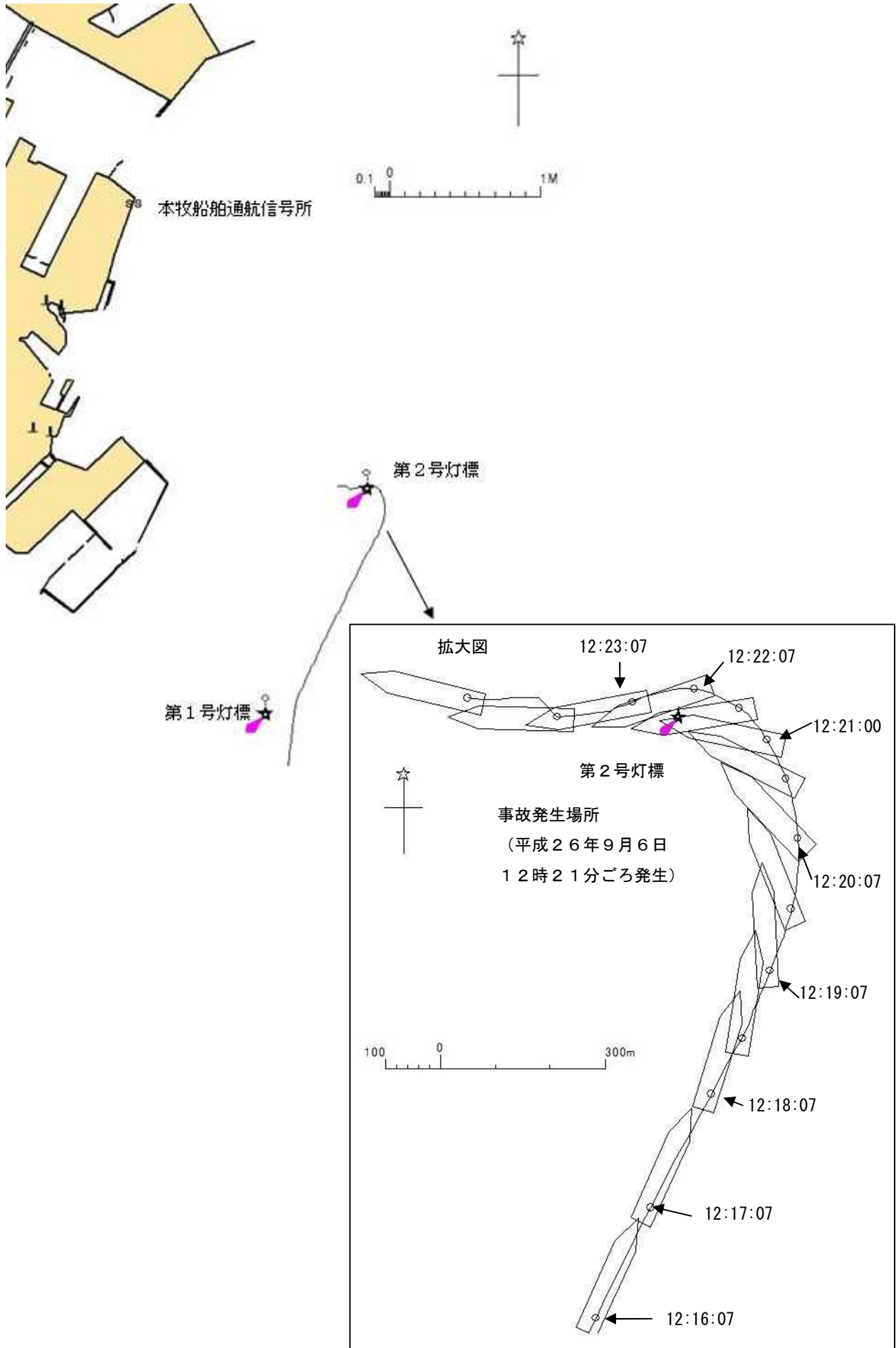
平成27年4月16日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	平成26年9月6日 12時21分ごろ
発生場所	神奈川県横浜市本牧船舶通航信号所南東方沖の東京湾中ノ瀬西方第2号灯標 本牧船舶通航信号所から真方位140° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 24.42′ 東経139° 43.33′）
事故調査の経過	平成26年9月9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	油タンカー <small>ニュー アクティビティ</small> NEW ACTIVITY（リベリア共和国籍）、55,898トン 9361524（IMO番号）、NEW ACTIVITY SHIPPING INC. 228.60m×42.00m×21.50m、鋼 ディーゼル機関、12,350kW、2008年
乗組員等に関する情報	船長（大韓民国籍） 男性 58歳 締結国資格受有者承認証 船長（リベリア共和国発給） 交付年月日 2012年11月28日 （2016年7月14日まで有効） 水先人 男性 70歳 横須賀水先区一級水先人水先免状 免許年月日 平成6年12月13日 免状交付年月日 平成24年12月3日 有効期間満了日 平成27年12月12日
死傷者等	なし
損傷	本船 不詳 灯標 上部が損失
事故の経過	本船は、船長ほか24人（フィリピン共和国籍14人、中華人民共和国籍10人）が乗り組み、平成26年9月6日10時50分ごろ浦賀水道航路南方沖で水先人が乗船し、船長が操船の指揮を執り、水先人が水先を行って京浜港横浜区の横浜航路付近に向け、航行していた。 水先人は、本船に乗船後、東京湾中ノ瀬西方第2号灯標（以下「東京湾中ノ瀬西方」を冠する灯標の名称は、これを省略する。）付近で

	<p>左転して横浜航路付近の水先人乗船場所に向かう計画や表示すべき信号などを船長に説明し、船長から提示されたパイロットカードにより本船の運動性能を確認した。</p> <p>水先人は、第1号灯標を通過した後、針路を真方位約025°として航行中、左舷船首方に南進して来る約4～5隻の小型船群を認め、本船が第2号灯標を左舷側に見て通過する頃に、小型船群の最後尾船が第2号灯標を通過すると予想し、その頃に左転して最後尾船の船尾方を通過しようと思い、船長に第2号灯標を左舷側に見て通過してから、横浜航路付近の水先人乗船場所に向かうことを伝え、了承を得た。</p> <p>水先人は、中ノ瀬西方海域において、主機を全速力前進にかけて航行中、最後尾船が予想よりも早く第2号灯標を通過し、最後尾船と第2号灯標との距離が離れていく状況を認め、左舷船首約20°～30°に見えた第2号灯標を右舷側に見て通過することができると思い、左舵一杯を操舵手に指示した。</p> <p>本船は、左回頭中、第2号灯標に接近し、12時21分ごろ、船首が第2号灯標に衝突した。</p> <p>水先人は、第2号灯標が、右舷方に傾斜して水没した後、元の状態のように浮いたとき、上部の構造物が無くなっていることに気付いた。</p> <p>本船は、水先人が、事故の発生を東京湾海上交通センター（東京マーチス）へ通報し、所属事務所に報告した後、横浜航路付近で別の水先人に交代して横浜第3区の専用棧橋に着岸した。</p> <p>（付図1 推定航行経路図、付表1 AIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風速 約4.1m/s、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮流 北北東流約1.2ノット（kn）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、本事故時、原油を満載しており、喫水が船首及び船尾共に約10.9mであった。</p> <p>本船は、AIS機能付きのレーダー2台及び電子海図情報表示装置（ECDIS）を装備していた。</p> <p>本船は、船橋に水先人のほかに船長、航海士及び操舵手を配置していた。</p> <p>水先人は、第2号灯標を右舷側に見て通過しようとして左舵一杯を指示する際、船長の了承を得ず、また、第2号灯標までの距離をレーダーや電子海図情報表示装置で確認しなかった。</p> <p>船長は、水先人が水先人乗船場所への到着を急いでいるように感じた。</p> <p>水先人は、本事故時、本船の同型船を水先した経験から、第2号灯標まで約0.4～0.5Mの距離があれば、第2号灯標を右舷に見て通過できると思ったが、本事故後、海図に乗組員が記入した実測位置を</p>

	<p>見て、第2号灯標から約0.2Mの位置で回頭が始まっていたことを知った。</p> <p>本船は、本事故後、船体や各タンク等を確認したが、損傷はなく、揚げ荷役終了後、海面上に出た船体にも損傷は見られなかった。</p> <p>水先人は、バルバスバウが第2号灯標の下部に当たったと思った。</p> <p>水先人は、本船の同型船などを含めて19年間の水先経験があり、本事故時が4,814隻目の水先であった。</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・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、中ノ瀬西方海域を北北東進中、水先人が、第2号灯標の手前で左転する際、第2号灯標までの距離を目測して約0.4～0.5Mの距離であると思い、レーダーなどで第2号灯標までの距離を確認しなかったことから、第2号灯標までの距離が約0.2Mであることに気付かず、左舵一杯を取って回頭中、船首が第2号灯標に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、日頃から目標物までの距離を目測していたことから、レーダーなどを用いて第2号灯標までの距離を確認しなかった可能性があると考えられるが、目測を誤った状況については明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、中ノ瀬西方海域を北北東進中、水先人が、第2号灯標の手前で左転する際、第2号灯標までの距離を目測して約0.4～0.5Mの距離であると思い、レーダーなどで第2号灯標までの距離を確認しなかったため、第2号灯標までの距離が約0.2Mであることに気付かず、左舵一杯を取って回頭中、船首が第2号灯標と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"> ・ 船長や航海士は、レーダーや電子海図表示装置などで確認した情報を水先人に伝えること。 ・ 慣れた海域を航行する場合でも、レーダーや電子海図表示装置などで物標までの距離を確認すること。 ・ 水先人は、航海計画を変更する場合、船長の了承を得ること。

付図1 推定航行経路図



付表1 A I S記録(抜粋)

時刻 (時:分:秒)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	船首方位 (°)	対地針路 (°)	対地速力 (kn)
12:05:06	35-22-28.2	139-42-40.1	005	005.0	8.7
12:10:08	35-23-08.5	139-42-49.6	026	024.0	7.8
12:15:07	35-23-42.5	139-43-09.9	025	025.0	7.4
12:16:07	35-23-49.3	139-43-14.0	025	025.0	7.3
12:17:07	35-23-55.8	139-43-17.9	024	026.0	7.2
12:18:07	35-24-02.5	139-43-22.3	018	027.0	7.7
12:18:36	35-24-05.8	139-43-24.5	009	026.0	7.8
12:19:07	35-24-09.7	139-43-26.5	357	022.0	7.5
12:19:36	35-24-13.4	139-43-28.0	338	017.0	6.9
12:20:07	35-24-17.5	139-43-28.5	316	001.0	5.8
12:20:36	35-24-21.0	139-43-27.7	297	345.0	4.9
12:21:00	35-24-23.3	139-43-26.3	282	332.0	4.2
12:21:36	35-24-25.2	139-43-24.2	261	313.0	3.5
12:22:07	35-24-26.3	139-43-21.1	251	277.1	3.7
12:22:36	35-24-26.2	139-43-19.0	252	259.5	3.6
12:23:07	35-24-25.5	139-43-16.6	259	248.3	4.1
12:24:07	35-24-24.7	139-43-11.2	272	267.1	4.9
12:25:07	35-24-25.7	139-43-04.8	284	272.0	5.5

(注) 船位は、船橋上部に設置されたGPSアンテナの位置である。