

船舶事故等調査報告書

平成27年8月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2015横第32号
事故等種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成27年3月2日 17時25分ごろ
発生場所	浦賀水道航路第5号灯浮標 第2海堡灯台から真方位200° 2.00km付近 （概位 北緯35° 17.68′ 東経139° 44.02′）
事故等調査の経過	平成27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	ケミカルタンカー マゼラン エンデバール（パナマ共和国籍）、 31,090トン 9333280（IMO番号）、NYK BULKSHIP ASIA PTE LTD
乗組員等に関する情報	船長（クロアチア共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） 水先人、東京湾水先区1級水先人水先免状
死傷者等	なし
損傷	本船 なし 灯浮標 防護枠及び浮体部に擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、メタノール12,000tを積載し、船長ほか22人（クロアチア共和国籍2人、フィリピン共和国籍20人）が乗り組み、水先人が水先し、浦賀水道航路に沿って同航路の右（西）側（以下「南航レーン」という。）を約13.5ノットの対地速力で南東進していた。</p> <p>本船は、同航する他船を避けて南航レーンの右（西）端を航行していたところ、進路が定まらない状態で浦賀水道航路の左（東）側（以下「北航レーン」という。）から南航レーンに進入してきたコンテナ船（総トン数27,800トン、長さ213m。以下「本件コンテナ船」という。）を認め、東京湾海上交通センター（以下「東京マーチス」という。）に連絡を取って情報提供を依頼した。</p> <p>水先人は、本船が本件コンテナ船と接近した頃に東京マーチスから連絡があり、本件コンテナ船が操船不能となっていることを知り、本件コンテナ船を避航するために浦賀水道航路の外に出た。</p> <p>水先人は、南航レーンに戻る際、17時25分ごろ浦賀水道航路第5号灯浮標（以下「5号灯浮標」という。）を右舷側至近に見て通過し、通過後に5号灯浮標の灯火が点灯していることを確認して航行を続けていたところ、海上保安庁からの連絡で、本船が5号灯浮標に衝</p>

	突したことを知った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	<p>水先人は、本件コンテナ船を避航したらすぐに南航レーンに戻ろうと考えていた。</p> <p>水先人は、無理に航路内に戻らず、航路外を航行していれば、本事故の発生はなかったと思った。</p> <p>本件コンテナ船は、北航レーンを北西進中に電源喪失による操船不能状態に陥っており、17時20分ごろから約12分間、南航レーンに進入していた。</p>
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 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、浦賀水道航路の南航レーンを南東進中、操船不能となった本件コンテナ船を避けるために同航路外に出た後、南航レーンに戻る際、5号灯浮標を右舷側至近に見る態勢で通過したことから、5号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> <p>水先人は、本件コンテナ船を避航したらすぐに南航レーンに戻ろうと考えていたことから、5号灯浮標を右舷側至近に見る態勢で航行したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、浦賀水道航路の南航レーンを南東進中、操船不能となった本件コンテナ船を避けるために同航路外に出た後、南航レーンに戻る際、5号灯浮標を右舷側至近に見る態勢で通過したため、5号灯浮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"> ・ 避航動作は、余裕のある時期に開始すること。