

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62号
事故等種類	衝突
発生日時	平成27年5月12日 22時39分ごろ
発生場所	東京湾中ノ瀬 横浜大黒防波堤西灯台から真方位130° 3.8海里（M）付近 （概位 北緯35° 24.42′ 東経139° 45.21′）
事故等調査の経過	平成27年5月13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	A 貨物船 YOUNG HON 9（カンボジア王国籍）、2,976トン 9571337（IMO番号）、SHANDONG YONGHONG SHIPPING CO., LTD B 貨物船兼石材砂利運搬船 第六英寛、695トン 135334、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、中野汽船有限会社
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（カンボジア王国発給） B 船長B、四級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首フレームに亀裂、ハンドレールに曲損等 B 右舷外板に凹損
事故等の経過	A船は、船長Aほか13人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、台風第6号の接近に伴う荒天避難のため、平成27年5月12日14時00分ごろ、東京湾中ノ瀬D灯標南方において、錨鎖6節を伸出して錨泊を開始した。 船長Aは、船橋で当直を行い、21時30分ごろ風速が増したので、機関を用意して定期的に周囲の状況を観察していたところ、22時30分ごろ風が更に強くなり、A船の北北東方約0.3Mのところに錨泊していたB船が、走錨してA船の方に接近して来るのを認めた。 船長Aは、B船をVHFで呼び出したが応答がなかったので、ポータラジオにB船の走錨を通報した。 A船は、船長Aが汽笛及び発光信号器で注意喚起を行い、機関を使用しようとしたものの、風に圧流されてB船の走錨速度が増し、22時39分ごろ、その左舷船首とB船の右舷とが衝突した。 B船は、船長Bほか5人が乗り組み、台風第6号の接近に伴う荒天

	<p>避難のため、東京湾中ノ瀬D灯標南方に、14時20分ごろ右舷錨を投下し、錨鎖を5節伸ばして錨泊を開始した。</p> <p>船長Bは、19時00分ごろ昇橋して守錨当直につき、B船の船位及び周囲の状況を定期的を確認していたところ、次第に降雨が激しくなって風が強くなり、22時30分ごろB船の走錨を認めた。</p> <p>B船は、船長Bが機関室に機関を準備するよう命じ、機関を前進にかけたものの、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、海上保安庁に通報し、23時10分ごろ付近に両舷の錨を投じた。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 南西、風速 約15m/s、最大瞬間風速 約27m/s</p> <p>海象：波向 南西、波高 約2.5m、潮汐 上げ潮の末期</p> <p>神奈川県横浜市には、5月12日16時47分に雷注意報、暴風警報及び波浪警報が、22時15分に大雨警報、洪水警報がそれぞれ発表され、本事故時も継続していた。</p> <p>台風第6号は、12日18時ごろ、温帯低気圧に変わった。</p>
その他の事項	<p>A船は、空倉状態であった。</p> <p>B船は、空倉状態であり、錨泊を開始したときの水深が約13mであった。</p> <p>本事故当時、B船の周囲には約10隻の他船が錨泊していた。</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>A なし、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B あり</p> <p>A船は、暴風警報及び波浪警報が発表されている状況下、東京湾中ノ瀬D灯標南方において錨泊中、船長Aが、走錨して接近するB船を認め、VHFで呼び出したが応答がなく、汽笛及び発光信号器で注意喚起を行ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、暴風警報及び波浪警報が発表されている状況下、東京湾中ノ瀬D灯標南方において錨泊中、風波で走錨したことから、機関を前進にかけたものの、A船に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、東京湾中ノ瀬D灯標南方において、暴風警報及び波浪警報が発表されている状況下、A船及びB船が錨泊中、B船が、風波で走錨したため、機関を前進にかけたものの、A船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"> ・ 荒天避難で錨泊する際は、自船のコンディションを整え、風向及び水深等を考慮して適切な錨泊方法を採用し、周囲の船舶との距離を十分に確保し、予想最大風速に耐えることができる十分な伸出

量の錨鎖を繰り出すこと。

- ・ 走錨の可能性が考えられるときは、すぐに機関を使用できるように、あらかじめ準備をしておくこと。