

船舶事故調査報告書

令和5年7月5日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|--|
| 事故種類 | 衝突（灯浮標） |
| 発生日時 | 令和4年4月16日 05時24分ごろ |
| 発生場所 | 東京湾浦賀水道航路 第2海堡灯台から真方位242°960m付近 （概位 北緯35°18.5′ 東経139°44.0′） |
| 事故の概要 | ロールオン・ロールオフ貨物船日昇丸は、浦賀水道航路を北西進中、浦賀水道航路中央第5号灯浮標に衝突した。 |
| 事故調査の経過 | 令和4年5月17日、主管調査官（横浜事務所）を指名原因関係者から意見聴取手続実施済 |
| 事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 | ロールオン・ロールオフ貨物船 日昇丸、10,109トン 142890、鹿児島船舶株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、三級（航海） |
| 負傷者 | なし |
| 損傷 | 本船 左舷船尾部外板に擦過傷 灯浮標 手すり部に曲損 |
| 気象・海象 | 気象：天気 雨、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波向 南、波高 約1m、潮汐 下げ潮の初期 三浦半島には、4月14日04時15分強風注意報が、15日04時17分波浪注意報が発表され、本事故当時、継続されていた。 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか14人が乗り組み、神奈川県横須賀市横須賀港第3区に向け、愛知県三河港を出港した。 本船は、浦賀水道航路中央第1号灯浮標（以下、灯浮標の名称については、「浦賀水道航路」を省略する。）を左舷側に見て浦賀水道航路に入航して北進し、中央第2号灯浮標を左舷側に見ながら左転して北西進を始めた。 船長は、中央第5号灯浮標を左舷側に見ながら左転し、浦賀水道航路を横切って横須賀港に向かうので、速やかに同航路を横切ろうと思い、浦賀水道航路の（中央）分離線に寄りながら航行した。 本船は、中央第4号灯浮標を通過した頃、観測で風速約20m/sの北東風を右舷側に受けて左方に圧流され始めたものの、船長が右に当て舵を取るのが遅れ、当て舵が間に合わず、左舷船尾部が中央第5号灯浮標に衝突した。 |
| 分析 | 本船は、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、浦賀水道航路を北西進中、船長が、同航路の分離線に寄って航行し、北東風を右舷側に受けて左方に圧流されたものの、右に当て舵を取るのが遅れたことから、左舷船尾部が中央第5号灯浮標に衝突したものと考えら |

| | |
|--------------|---|
| | <p>れる。</p> <p>船長は、中央第5号灯浮標を左舷側に見ながら左転し、速やかに浦賀水道航路を横切って横須賀港に向かおうとしていたことから、同航路の中央に寄って航行したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、強風注意報及び波浪注意報が発表された状況下、本船が浦賀水道航路を北西進中、船長が、同航路の分離線に寄って航行し、北東風を右舷側に受けて左方に圧流され始めたものの、右に当て舵を取るのに遅れたため、中央第5号灯浮標に衝突したものと考えられる。</p> |
| 再発防止策 | <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"> ・ 船長は、強風注意報等が発表された状況において、浦賀水道航路等の狭い海域を航行する際には、風などの外力による船体への影響を十分に考慮し、灯浮標のある航路の分離線に寄り過ぎないこと。 |