

船舶事故調査報告書

令和6年11月20日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和6年4月8日 06時20分ごろ
発生場所	京浜港横浜第3区Y1錨地 横浜大黒防波堤西灯台から真方位117° 1.2海里付近 (概位 北緯35° 26.3′ 東経139° 42.9′)
事故の概要	貨物船GRANDE FORTUNAは、錨地を発して南南西進中、貨物船第十晶恵丸は、船首を東方に向けて錨泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和5年4月26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	A 貨物船 GRANDE FORTUNA（パナマ共和国籍）、9,984トン 9561643（IMO番号）、GREAT PINE LIMITED S.A.（船舶所有者）、パシフィックシップマネジメント株式会社（船舶管理会社、A社） B 貨物船 第十晶恵丸、499トン 137049、泰山海運有限会社（B社）
乗組員等に関する情報	A 船長A（フィリピン共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長（パナマ共和国発給） B 船長B、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 B 左舷船首部のブルワークに曲損及び擦過傷、同部の手摺りに曲損
気象・海象	気象：天気 濃霧、風向 南南東、風力 1、視程 約50m以下 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮流 南西流約0.2～0.5ノット（kn） 神奈川県横浜市には、本事故当日01時19分に濃霧注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	A船は、船長Aほか17人（全員フィリピン共和国籍）が乗り組み、阪神港神戸区で中古車等約595.7MT*1を積載し、次の積み荷役で横浜第3区大黒ふ頭T8岸壁に着岸する目的でY1錨地に錨泊した。 A船は、霧により視界が制限され、Y1錨地に数多くの船舶が錨泊している中、船長が、VHF無線電話（以下「VHF」という。）で京浜港横浜区のポートルラジオ（以下「ポートルラジオ」という。）に対し、大黒ふ頭に向かう旨の通報を行い、到着したタグボートと共にY

*1 「MT（メトリックトン）」とは、メートル法での質量の単位 1MT=1,000kgをいう。

1 錨地を出発した。(図 1 参照)

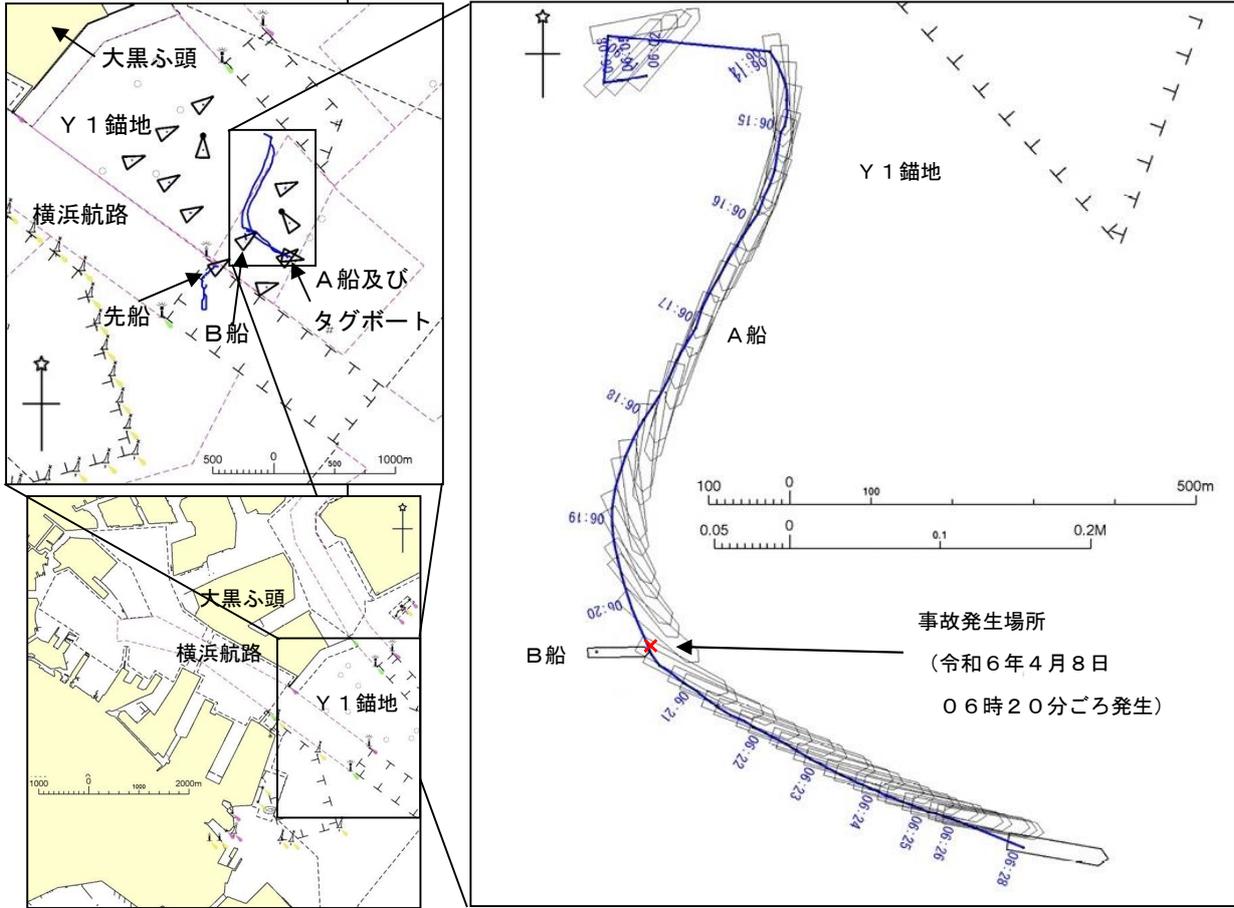


図 1 航行経路図

A 船は、船長 A が操船指揮及びレーダーの監視、航海士 A が主機の操作、甲板手 A が手動操舵に当たり、横浜航路に向けて極微速力前進で南南西進中、船長 A が、ポータルラジオから先に錨地を発した他船（以下「先船」という。）が霧により引き返す旨の通報を受けて、主機を停止し、船首方から接近する先船を避航しようと左舵一杯を取った。(図 2 参照)

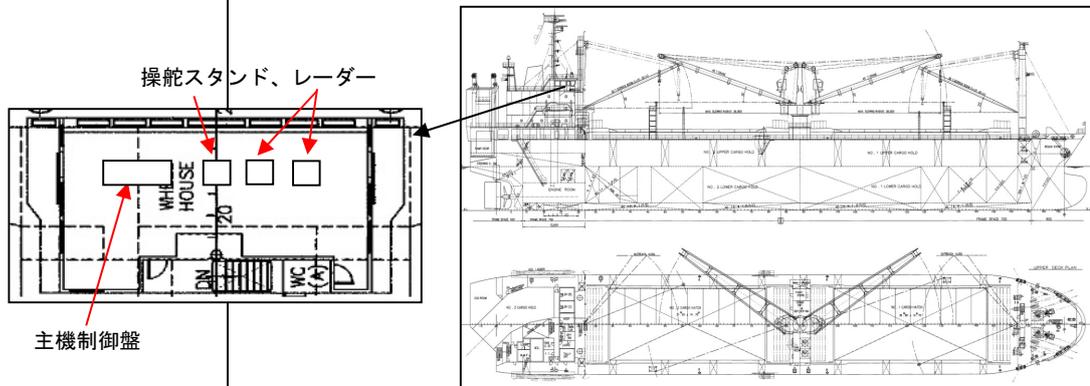


図 2 A 船の一般配置図

船長 A は、左転を開始した際、レーダーで左舷船首方約 400m に錨泊する B 船を初認し、船首側を安全に航過できると思い、主機を極

微速力前進として、B船を避けようと約2.0knの対地速力で左転を続けたところ、B船を右舷正横約30mに視認して衝突の危険を感じ、タグボートに左舷方へ押すように指示したものの、A船の右舷船尾部とB船の左舷船首部とが衝突した。

船長Aは、ポートラジオに本事故の発生と出発した錨地に引き返す旨の連絡を行い、錨泊して損傷状況を確認し、海上保安庁に本事故の発生を通報した後、A船を自力航行により大黒ふ頭T8岸壁に着けた。

A船の操縦性能表によれば、満載状態において、半速力前進で左舵一杯として左旋回したとき、縦距（船首が90°回頭したときの原針路上で測った重心の進出距離）が約510.2m、横距（船首が90°回頭したときの原針路上で測った重心の横移動距離）約233.9mであった。（図3参照）

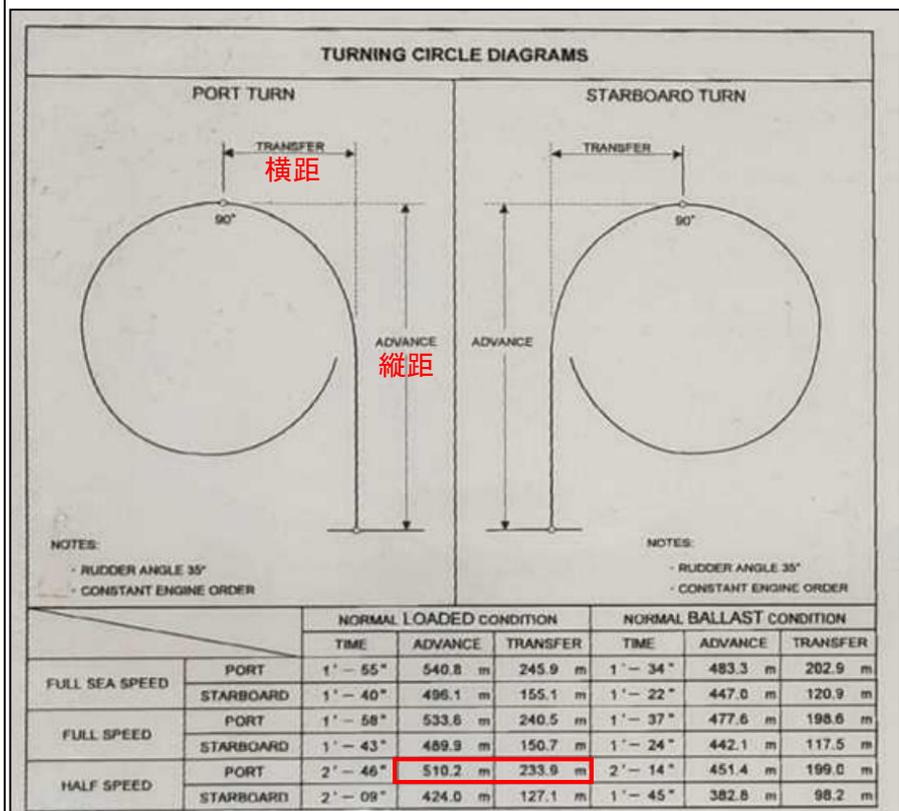


図3 A船の操縦性能表

A社の事故報告書によれば、船長Aが、自船の操縦性能、低速力による舵効の低下、潮流による影響を考慮していなかったと記載している。

B船は、船長Bほか4人が乗り組み、小麦約1,500tを京浜港川崎第1区の企業専用棧橋で荷揚げする目的で、Y1錨地に左錨を投入して錨泊し、黒色球形形象物を掲げ、停泊灯を点灯した。

B船は、霧により視程が50m以下に制限される中、船首を東方に向け、船長Bが、船橋当直に当たり、AISの情報を重畳したレー

	<p>ダ一画面でB船の船尾側を航過する針路で航行中のA船を認め、しばらくしてA船がB船の船首側に向けて左転し、タグボートにA船の右舷船尾を押されながら接近するA船を視認して間もなく、A船が衝突した。</p> <p>船長Bは、B船の乗組員に損傷状況を確認させ、海上保安庁に通報し、B社担当者に本事故の発生を連絡した後、自力で航行して荷揚げ予定の企業専用棧橋に着けた。</p> <p>B船は、本事故当時、空气管系統の漏れが生じていたので元弁を閉められ、汽笛に空気が供給されていなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、視程が50m以下の霧中、Y1錨地を発して南南西進中、船長Aが、左舷船首方約400mにレーダーで認めたB船の船首側を、自船の旋回性能等を考慮せずに転舵により通過しようとしたことから、タグボートによる回頭補助の措置を採ったものの、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、B船との距離が自船の旋回経より内側にあること、減速中に舵効が低下すること、補助のタグボートを早い段階で活用して左転すること、潮流による南西流の影響があることなどを考慮しなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、霧により視界が制限される状況下、Y1錨地で船首を東方に向けて錨泊中、A船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、船尾側を航過する針路で航行中のA船が左転して接近するのを視認した際、空气管系統の漏れによって元弁が閉められ、汽笛が使用できなかったことから、接近するA船に対して注意喚起信号を吹鳴できなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、視程が50m以下の霧中、A船がY1錨地を発して南南西進中、B船が同錨地で船首方を東に向けて錨泊中、船長Aが、左舷船首方約400mにレーダーで認めたB船の船首側を、自船の旋回性能等を考慮せずに転舵により通過しようとしたため、タグボートによる回頭補助の措置を採ったものの、B船に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、事故報告書を作成し、全乗組員に対して次の対策を周知した。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 離着岸前の安全ミーティングを実施すること。 ② 潮汐、潮流及び流向を調査すること。 ③ 霧の時期には予想外の事態に備え、気象情報を最新にすること。 ④ 視界不良の場合、着岸予定をキャンセルすること。 ⑤ 航行中、適切な見張りとは頻繁な位置の確認を行うこと。 ⑥ 付近の船舶を継続的に監視し、必要に応じて交信を行うこと。

⑦ 減速中の場合、舵効の低下を考慮すること。

⑧ 他の船舶が通過して離れるまで、機関の使用を躊躇^{ちゅうちよ}しないこと。

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。

- ・ 船長は、港内等狭い海域で避航動作をとる場合、減速することを躊躇しないこと。
- ・ 船長は、視界制限状態の海域を航行する際、船橋当直者を増員して見張りの強化を行い、レーダーにより他の船舶を継続して監視するとともに、衝突のおそれがある場合は十分に余裕のある時機に減速あるいは停止すること。また、霧中信号を使用すること。
- ・ 船長は、錨泊中に視界制限状態となった場合、視界が良くなるまで着岸予定を遅らせることが望ましい。
- ・ 船舶所有会社は、汽笛を常時使用できるよう空气管系統等を整備しておくこと。