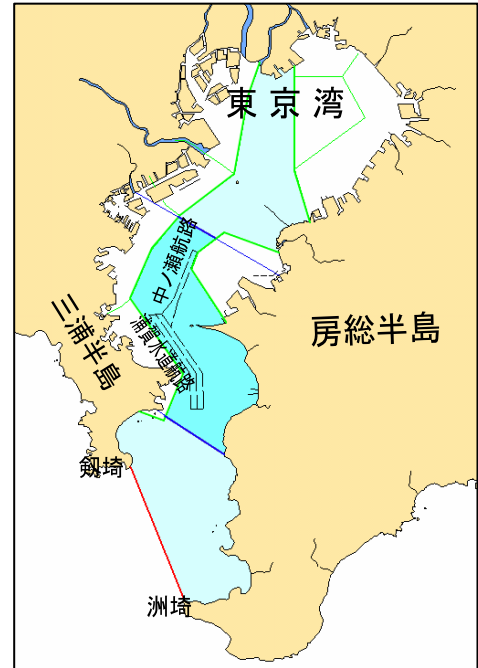


東京湾

東京湾は、三浦半島と房総半島の上に位置し、三浦市劔崎と館山市洲崎の間から湾の入口となっている。湾口部にある浦賀水道は、海上交通安全法の適用海域となっており、浦賀水道航路および中ノ瀬航路がある。この航路における1日の通航船舶数は約600隻で、小型船から大型船まで多数通航しているが、特に貨物船の通航が多くなっている。

また、航路周辺に操業する漁船が密集することがあるので航行には十分注意が必要である。



海難の概況

この海域において発生した海難で、平成14年から18年までに裁決のあったものは20件で、衝突13件、乗揚1件、衝突(単)3件、施設損傷3件となっている。

発生地点は、東京湾10件、浦賀水道10件で、このうち、浦賀水道航路で発生したものが3件、中ノ瀬航路で発生したものが1件であったが、その内訳は、灯浮標に衝突したものの3件、貨物船同士が衝突したものの1件であった。

衝突した13件のうち、貨物船(17隻)、油送船(1隻)の計18隻の出入港の状況を見ると、出港船が10隻(出港地:京浜港5隻、千葉港5隻)と56%を占めており、入港船が7隻(入港予定地:京浜港4隻、千葉港3隻)39%で、ほかに、錨泊中の船舶が1隻であった。また、出港船が衝突するまでの平均時間は79分と比較的短時間であったが、いずれも浦賀水道航路に向かって集中するため、前路だけではなく、京浜港側、千葉港側と周囲を見渡す見張りが必要



【東京湾を航行するコンテナ船】

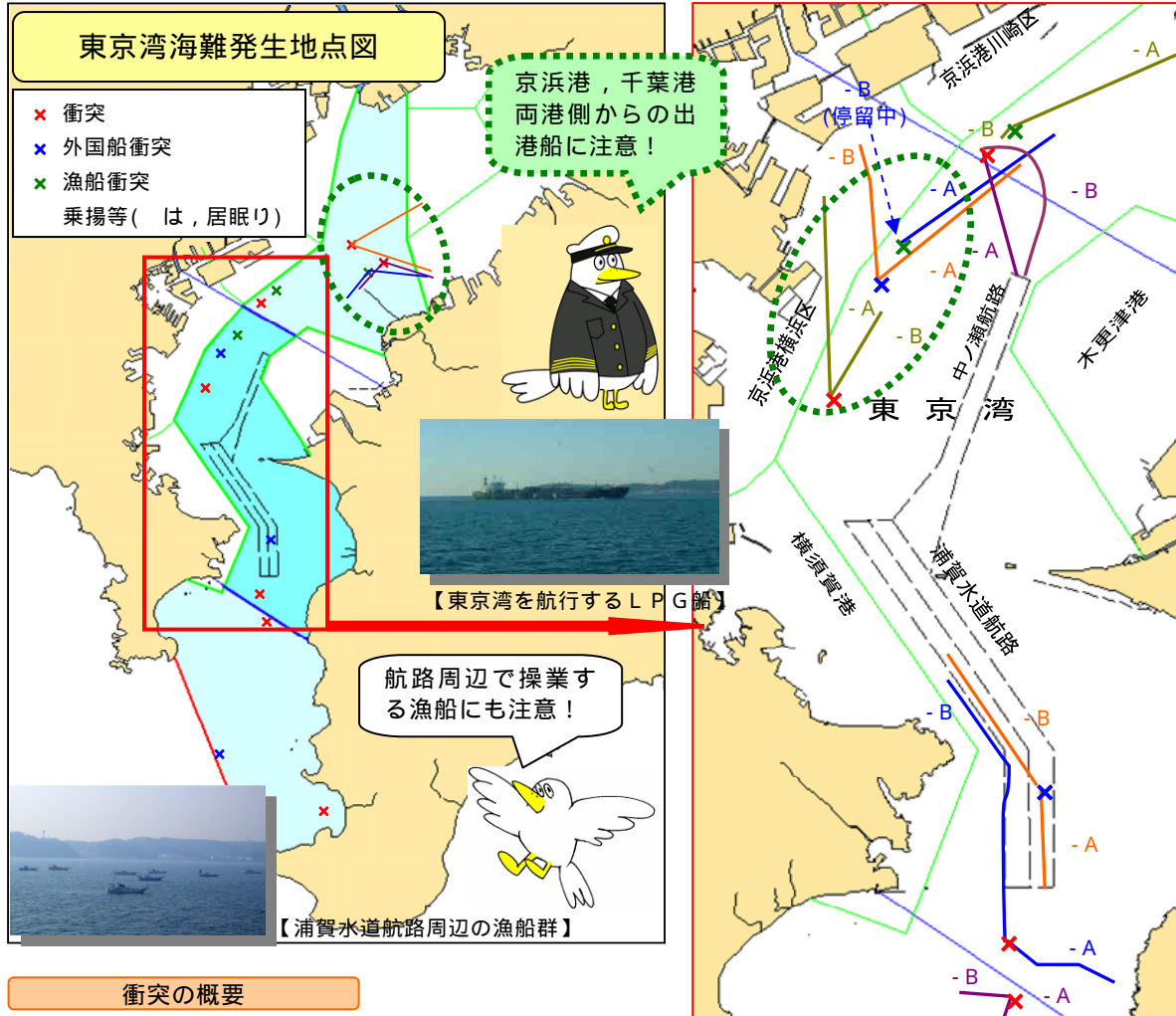
である。

また、乗揚、衝突(単)及び施設損傷計7件をみると、灯浮標に衝突したものの4件、のり養殖施設に衝突したものの2件、荒天時、錨泊後走錨し、乗り揚げたものの1件であった。乗揚は少ないが、灯浮標に衝突した海難が比較的多かった。

出港船の衝突
までの時間

番号	船種	出航から衝突までの時間
A	貨物船	80分
A	貨物船	35分
A	貨物船	50分
A	貨物船	99分
A	貨物船	130分
B	貨物船	70分
A	貨物船	39分
B	貨物船	114分
A	貨物船	64分
B	貨物船	105分
		平均 79分

番号は次頁[概要]参照



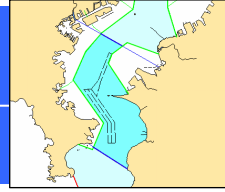
衝突の概要

	船種	総トン数	発航地	目的地	発生日月	発生時刻	備考
A	貨物船	499	千葉港	鹿島港	H17.4.14	20:20	Aが居眠り運航(体のだるさを感じていたが、東京湾で居眠りすることは無いと考えていた) Bが警告信号を行わず
B	引船, 台船(52m)	19	千葉港	京浜港川崎区			
A	貨物船	473	千葉港	田子の浦港	H16.12.12	0:40	Bが見張り不十分でAに気付かず Aが保持船(そのうち相手船が自船を避けると考えていた)
B	貨物船	343	鹿島港	千葉港			
A	貨物船	199	千葉港	舞鶴港	H14.6.3	14:30	Bが見張り不十分(支障となる他船はいないと思っていた) Aが保持船(そのうち相手船が自船を避けると考えていた)
B	漁船	9.1	漁場	千葉港			
A	貨物船	498	千葉港	京浜港横浜区	H12.3.14	8:10	Aが見張り不十分(ジブクレーンのブームによって生じる死角を補う見張りを行わず)
B	漁船	6.6	京浜港横浜区	漁場			
A	貨物船	8,766	高知県須崎港	京浜港川崎区	H14.9.18	11:50	Bが動静監視不十分(初認時, どうかかわせるものと思い, その後のAの動静を監視しなかった) Aが警告信号を行わず
B	油送船	2,691	仙台塩釜港	京浜港川崎区			
A	貨物船	199	千葉港	香川県詫間港	H13.12.16	7:45	Aが見張り不十分(周囲に気になる他船はいなかったため) Bが停留中
B	漁船	4.95	京浜港横浜区	漁場			
A	貨物船	4,906	千葉港	大分県佐伯港	H15.2.12	18:40	Aが避航船でBの進路を避けなかった(浦賀水道航路に向かう針路で右転すると考えていた) Bが警告信号を行わず
B	貨物船(韓国)	498	京浜港川崎区	韓国ウヤン港			
A	貨物船	499	京浜港横浜区	博多港	H17.6.27	23:09	Bが見張り不十分(灯浮標の明かりを注視し, 周囲の見張りをせず, Aに気付かず) Aが警告信号を行わず
B	貨物船	105	京浜港東京区	大島元町港			
A	貨物船	499	京浜港横浜区	神戸港	H16.5.8	21:19	Aが見張り不十分(思案にふけり, 下を向いたまま進行し, 航路を逆走)
B	貨物船(パナマ)	14,021	愛知県衣浦港	京浜港横浜区			
A	旅客船	3,260	浜金谷港	横須賀港	H13.8.2	8:12	Aが避航船でBの進路を避けなかった(これまで遊漁船が避けてくれたので, 今回もBが避けてくれると思っていた)
B	遊漁船	16	多摩川北岸	釣り場			
A	貨物船	199	和歌山県由良港	千葉港	H14.8.31	11:46	Bが見張り不十分(この時間帯に浦賀航路南口を出入りする船舶はいないと思っていた) Aが警告信号を行わず
B	遊漁船	6.2	千葉県金谷漁港	釣り場			
A	貨物船	4,375	広島港	千葉港	H12.1.25	18:10	Aが動静監視不十分(いったんBの右舷を対して航過する態勢としたことで安心し, その後Bの動静監視を行わなかった) Bが動静監視不十分, 警告信号を行わず
B	貨物船(セビソル及びガリフェン諸島)	9,810	京浜港横浜区	名古屋港			
A	貨物船	2,230	波方港	鹿島港	H17.4.8	1:04	A気象情報収集不十分, 走錨防止措置不十分, 荒天により圧流 B錨泊中
B	巡視船	965	京浜港横浜区	館山湾			

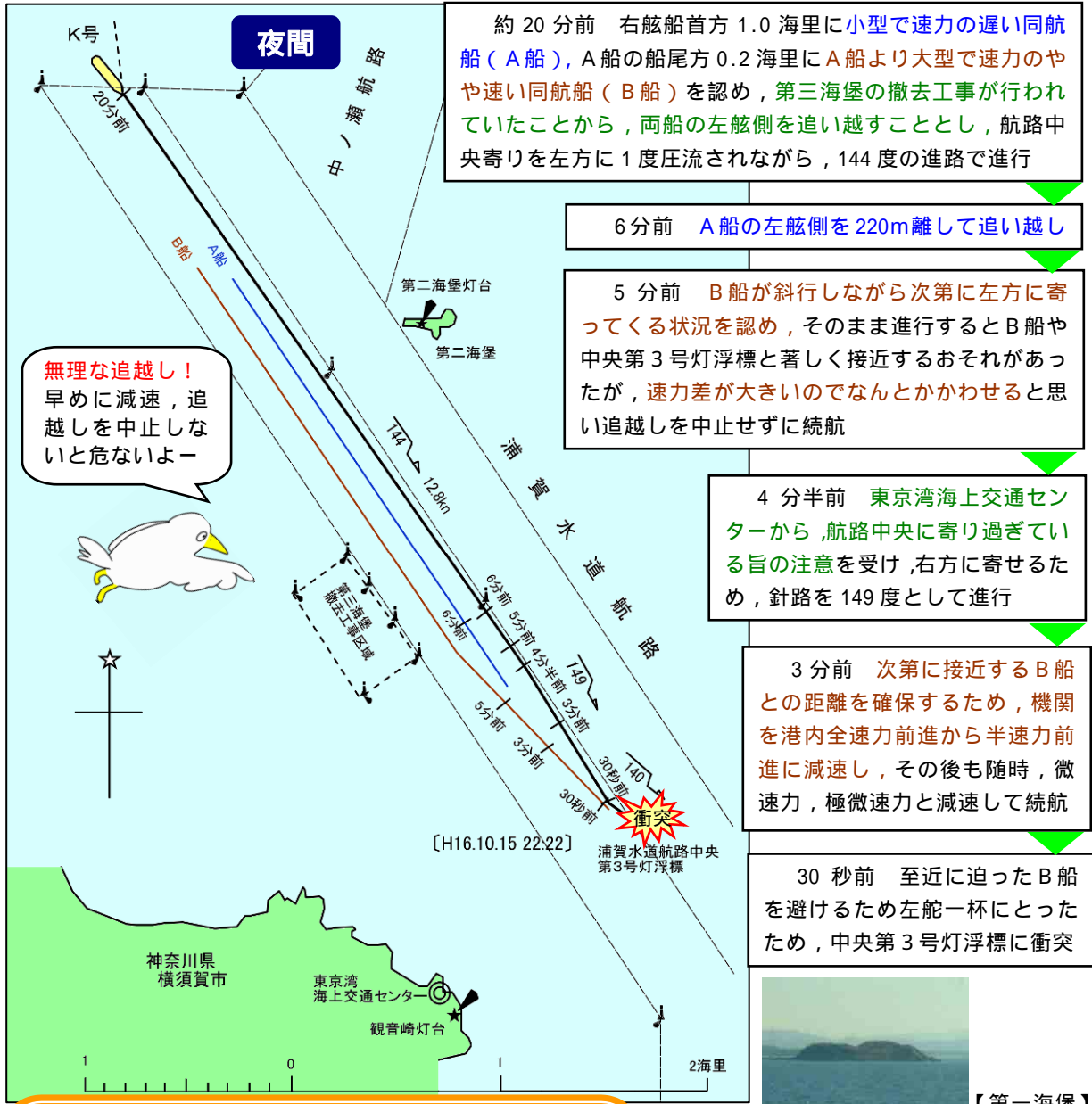
東京湾 Case 1

貨物船 K号 灯浮標衝突

浦賀水道航路



K号：貨物船 9,943ト 乗組員 13人 雑貨 2,200ト 京浜港東京区 那覇港
 船長(操船指揮)：53歳 一級海技士(航海)免許 船長経験 7年
 発生日時場所：平成 16年 10月 15日 22時 22分 浦賀水道航路
 気象海象：晴 風力 3 北東風 下げ潮末期 南東方に流れる微弱な潮流



【第三海堡の撤去】
 第三海堡は, 通航の支障となっていました, その撤去工事が平成 19 年 8 月に完了し, 大型船舶が通航できるよう水深 23m が確保されています。これに伴い, 航路横断等制限の廃止など海上交通安全法施行規則が改正されています (H20 年 1 月施行)。



【第一海堡】



【第二海堡】

東京湾 Case 2

貨物船 T号 × 貨物船 D号 衝突

浦賀水道航路

T号：貨物船 499ト 乗組員 4人 メイズ 1,500ト 京浜港横浜区国際ふ頭 神戸港
 船長：51歳 四級海技士(航海)免許 船長経験 24年
 D号：貨物船(パナ籍) 14,021ト 乗組員 23人 鋼管 9,255ト
 愛知県衣浦港 京浜港横浜区(水先人きょう導中)
 発生日時場所：平成 16年 5月 8日 21時 19分 浦賀水道航路
 気象海象：晴 無風 下げ潮初期

T号

船長は、一等航海士の下船申出に伴う交代者の手配ができず、出航前からこのことについて思案していた。

17分前 前路に同航船を見かけなかったこともあり、一等航海士の交代者のことを考えながら進行

10分前 下を向いてぼんやりと思案にふけり、中央第3号灯浮標を通過したことに気がず続航

約5分前 ふと顔を上げたとき、左舷船首方に中央第2号灯浮標と右舷船首方に北航航路を北上中のD号の白、白、紅3灯を初認したが、同灯浮標を中央第3号灯浮標と勘違いし、また、D号は、そのうち前路を無難に航過するものと思ひ、D号の動静監視を続けずに再び下を向いて思案にふけり、南航航路に沿って右転せずに行進

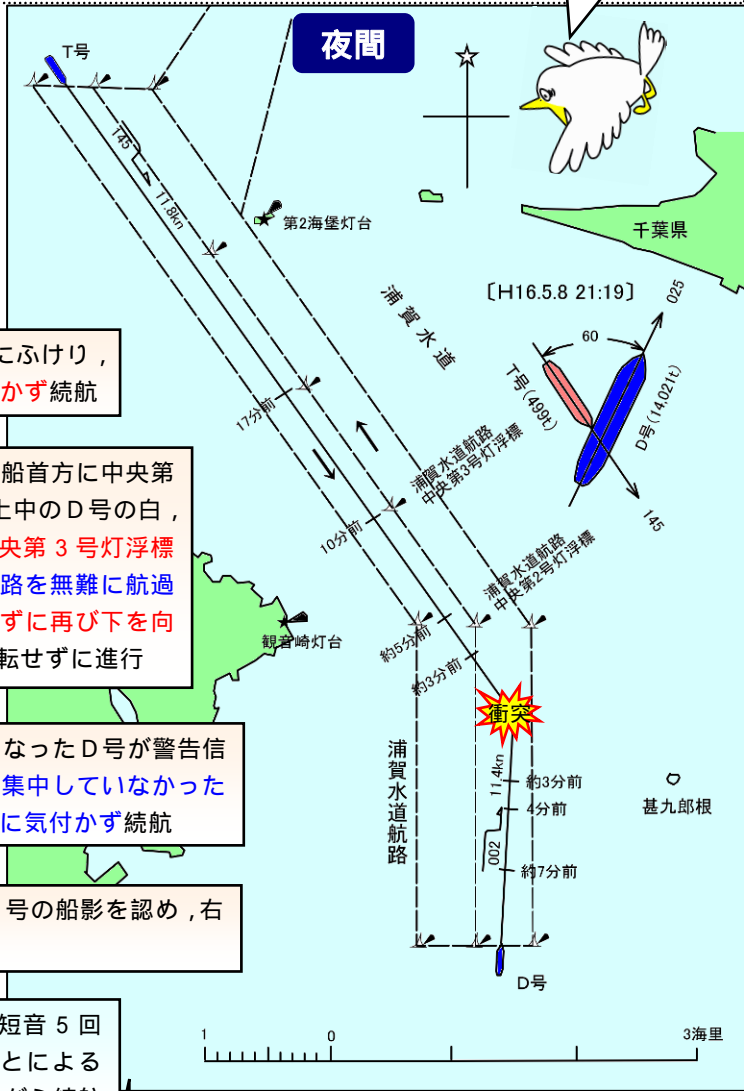
約3分前 右舷船首 18度 1.0海里となったD号が警告信号を行ったものの、下を向いて見張りに集中していなかったので同信号及び北航航路に進入したことに気がず続航

直前 ふと顔を上げたとき、至近にD号の船影を認め、右舵をとるとともに機関を停止したが衝突

約3分前 T号が転針しないので、短音5回の汽笛信号とこれと連動した発光信号とによる警告信号を行い、T号の動静を見守りながら続航

2分前 後方の同航船と航路東側にある浅瀬の甚九郎根を気にしながら、再度警告信号を行ったものの、T号が右転して南航航路に復するのを期待し、直ちに右舵一杯の措置をとらずに行進

30秒前 警告信号を繰り返し、右舵 10度に続き、右舵一杯を令したが衝突



4分前 T号が中央第2号灯浮標に並行したことを知り、その後もT号のマスト灯と舷灯の見え具合に変化がなく、緑灯を見せたまま直進するのを不審に感じ、その動向に留意しながら進行

約7分前 レーダーによって左舷船首 19度 2.5海里にT号の映像を感知するとともに、肉眼でT号の白、白、緑3灯を初認

D号

水先人きょう導中