

船舶事故調査報告書

平成22年4月8日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵 男（部会長）
 委員 山本 哲 也
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成21年1月27日 00時20分ごろ
発生場所	京浜港横浜区 横浜大黒防波堤東灯台から真方位102° 4,850m付近 (概位 北緯35° 26.8′ 東経139° 45.6′)
事故調査の経過	平成21年1月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 貨物船 B 漁船 第三 ^{しげかず} 繁一丸、4.98トン KN3-10605（漁船登録番号）、個人所有 11.57m(Lr)×2.50m×0.77m、FRP ディーゼル機関、漁船法馬力数90、昭和53年3月30日
乗組員等に関する情報	A 一等航海士A 男性 61歳 五級海技士（航海）（旧就業範囲） 免許年月日 昭和55年3月12日 免状交付年月日 平成17年8月9日 免状有効期間満了日 平成22年8月29日 B 船長B 男性 51歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和61年12月15日 免許証交付日 平成18年11月27日 （平成23年12月14日まで有効）
死傷者等	A なし B 負傷 1人（船長B）
損傷	A なし B 沈没（右舷側大破）
事故の経過	A船は、一等航海士Aほか機関長及び甲板員が乗り組み、一等航海士Aが単独で船橋当直につき、乗組員2人が甲板上の清掃作業を行いながら東京湾を南西進中、平成21年1月27日00時20分ごろ京浜港川崎区にある扇島水路の沖を通過した。 A船は、浦賀水道航路を航行中に海上保安庁東京湾海上交通センターからの情報で衝突事故に関与した可能性があることを知り、同センターの指示に従って神奈川県横須賀港内に錨泊した。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、23時ごろ横浜シーバースから約50mのところ、法定の灯火に加えて黄色回転灯を掲げ、前部甲板を照ら

	<p>す作業灯3個をつけて前進しながら漁具を揚げ始め、南南東方に約2,000m移動したところで北東方に向かう態勢となった。</p> <p>船長Bは、前部甲板の左舷側に備えたラインホーラーを用いて漁具の揚収作業に当たり、扇島水路の沖で半分の漁具を揚げ終える状況となったので、船首を北寄りに向けて機関を停止し、残りの漁具の揚収に備えて漁獲物を入れる袋を用意していたとき、衝突の衝撃で甲板上に倒れた。</p> <p>船長Bは、その姿勢のまま緑色系に塗装された船がB船の右舷側を接触しながら通過して行くのを目撃したのち、僚船に携帯電話で救助を要請し、救助された。</p> <p>B船は、その約10分後に沈没した。</p> <p>船長Bは、頸椎捻挫、右肘挫減傷及び左足挫創を負った。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 2、気温 約5.8℃、視界良好 海象：平穏</p>
<p>その他の事項</p>	<p>一等航海士Aは、衝突の衝撃を感じなかったこと、甲板上にいた乗組員も衝突に気付かなかったとのこと、及び球状船首部の擦過痕はA船の伝馬船によるものとの考えから、衝突の事実を否認している。</p> <p>A船は、外板が緑色に塗装されていたガット船(グラブ付自航運搬船)である。</p> <p>船長Bは、携帯電話の発信記録から、衝突した時刻は00時20分ごろと口述している。</p> <p>東京湾海上交通センター作成の航跡作図装置追尾再生記録書によれば、1月27日00時21分00秒から24分00秒にかけてのA船と思料される船舶(船舶ID番号001)及びB船と思料される船舶(船舶ID番号002及び003)の位置情報は次のとおりであった。</p> <p>00時21分00秒</p> <p>001 35° 26' 51.5" 139° 45' 34.1" 002 35° 26' 50.4" 139° 45' 33.3" 003 (空欄)</p> <p>00時22分00秒</p> <p>001 35° 26' 41.9" 139° 45' 26.2" 002及び003 (空欄)</p> <p>00時23分00秒</p> <p>001 35° 26' 32.9" 139° 45' 18.0" 002及び003 (空欄)</p> <p>00時24分00秒</p> <p>001 35° 26' 22.5" 139° 45' 9.1" 002 (空欄) 003 35° 26' 46.3" 139° 45' 33.6"</p> <p>B船の右舷側に付着していた衝突した船舶のものと思われる塗料片とA船の外板塗料との照合については、その後A船が入渠して塗装をし直しており、本事故当時のA船の塗料片を入手することが困難なため、実施することができなかった。</p> <p>本事故当時、A船は、甲板部職員として一等航海士が、機関部職員として機関長が乗船していた。</p>

<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A 不明 B あり A 不明 B なし なし</p> <p>B船は、北寄りに船首を向けて操業中、その右舷船首部に航行中の船舶が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、法定の灯火に加えて黄色回転灯を表示し、作業灯3個で前部甲板を照らしていたものと考えられる。</p> <p>船長Bは、作業灯で照らした前部甲板上で漁獲物を入れる袋の準備に注意を向けていたため、航行中の船舶の接近に気付かなかった可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、B船が航行中の船舶と衝突したころ、事故発生場所付近を航行していたものと考えられるが、本事故当時のA船の塗料片の入手が困難であること、一等航海士AがB船との衝突を否認していること、航跡作図装置追尾再生記録書に記載されている船舶ID番号001がA船であり、002及び003がB船であると特定できないことなどから、両船が衝突した事実を明らかにすることができなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、東京湾内において、B船が航行中の他の船舶と衝突したことにより発生したものと考えられるが、衝突した船舶を特定できないことから、衝突の原因を明らかにすることができなかった。</p>	