

船舶事故等調査報告書

平成23年10月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011横第3号
事故等種類	乗揚
発生日時	平成22年12月22日 08時50分ごろ
発生場所	京浜港横浜区 神奈川県横浜市横浜北水堤灯台から真方位356°780m付近 (概位 北緯35°28.0′ 東経139°39.5′)
事故等調査の経過	平成23年1月7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	砂利採取運搬船 ^{かすが} 第五春日丸、498トン
船舶番号、船舶所有者等	130943、株式会社ハマダ
乗組員等に関する情報	船長、五級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	船底に擦過傷
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、砂約1,100tを載せ、船首約3.5m、船尾約4.8mの喫水で横浜区瑞穂ふ頭岸壁（東側）（以下「東岸壁」という。）に向かった。</p> <p>船長は、1人で操船し、船首に2人、船尾に1人を入港部署に就け、横浜ベイブリッジ下を通過したのち、神奈川第1号灯浮標（以下「緑1号」という。）を右舷側に見て右転し、神奈川第2号灯浮標及び神奈川第3号灯浮標（以下、それぞれ「緑2号」及び「緑3号」という。）を右舷前方に見て東岸壁を船首目標とする針路で低速力により航行した。</p> <p>船長は、東岸壁の沖が水深2m以下の浅所海域であることを知らなかったため、東岸壁に向かって直航してその手前でバウスラスターを使って右転し、左舷着けすることにしていた。</p> <p>船長は、同じ針路で続航中、平成22年12月22日08時50分ごろ、行きあしがなくなったので増速したが、変化がなく、主機が過熱状態となり、浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>本船は、横浜区の家図を備えていなかったが、購入請求をしておらず、本事故後に備えた。</p> <p>船長は、東岸壁から近いバースに複数回の入港経験があったので、その付近はどこでも航行可能だと思っていた。</p> <p>本船は、11時過ぎに引船によって引き出され、11時30分ごろ東岸壁に着岸した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約1.4m</p>
その他の事項	<p>本事故発生場所付近は、家図記載の水深が1～3mであり、底質が泥又は砂である。</p> <p>本船は、GPSプロッター及びVHFが装備されておらず、本事故当時、測深儀が故障しておりレーダーがスタンバイ状態となっていた。</p> <p>船長は、緑1号、緑2号及び緑3号が左舷標識であることを知らなかつ</p>

	た。	
分析	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	あり なし なし 本船は、京浜港横浜区を東岸壁に向けて航行中、船長が、岸壁付近は航行可能であると思い込んでいたことから、浅所の存在を知らずに航行し、同浅所に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、京浜港横浜区を東岸壁に向けて航行中、船長が、東岸壁付近は航行可能であると思い込んでいたため、浅所の存在を知らずに航行し、同浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。	