

船舶事故調査報告書

平成26年11月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

| | |
|--|--|
| 事故種類 | 衝突 |
| 発生日時 | 平成26年4月28日 22時20分ごろ |
| 発生場所 | 東京都大田区所在の東京国際空港D滑走路南方沖 神奈川県川崎市所在の東京湾アクアライン風の塔灯から真方位344° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯35° 31.8′ 東経139° 49.2′） |
| 事故調査の経過 | 平成26年6月18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 押船 ^{グリーン ダッシュ} GREEN DASH、49トン 140336、横浜はしけ運送事業協同組合（以下「A社」という。） 20.30m×7.00m×2.50m、鋼 ディーゼル機関2基、1,472kW（合計）、平成18年2月28日 B バージ ^{シーエフティー} CFT-No.5、84本（40ft コンテナ積載量） なし、A社 65.50m×20.00m×4.00m、鋼 機関なし、不詳 C 引船 ^{こたか} 第七小高丸、19トン 230-32427 神奈川、関東曳船株式会社（以下「C社」という。） 15.00m（Lr）×4.28m×2.08m、鋼 ディーゼル機関、503.82kW、平成7年6月 |
| 乗組員等に関する情報 | A 船長A 男性 49歳 六級海技士（航海） 免許年月日 平成20年6月12日 免状交付年月日 平成25年5月2日 免状有効期間満了日 平成30年6月11日 C 船長C 男性 44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 平成9年10月16日 |

| | |
|-------|--|
| | 免許証交付日 平成24年11月13日 (平成29年11月12日まで有効) |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A なし B 右舷船首及び船首スラスト室の外板に凹損、左舷船首外板に擦過傷 C 左舷ビルジキールに曲損、左舷船尾側ブルワーク等に破損 |
| 事故の経過 | <p>A船は、船長A及び甲板手Aほか1人が乗り組み、コンテナ99本を積載したB船の船尾にA船の船首を結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船長Aの操船指揮により、甲板手Aが操舵に就き、東京国際空港D滑走路南方沖を主機を回転数毎分（rpm）約1,300とし、約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北東進していた。</p> <p>船長Aは、右舷船首方2M付近にC船の右舷灯を認め、右舷方を通過するものと思って航行していたところ、C船が右舷船首45°400m付近に接近したとき、右舷灯及び左舷灯が交互に見えるようになり、C船の操船者が寝ているのではないかと思い、主機を500rpmに下げ、C船の船尾方を通過しようとし、動静を観察しながら航行した。</p> <p>船長Aは、C船が右舷船首方100～200m付近に接近したとき、左舷灯のみが見えて危険を感じ、主機を停止して全速力後進にかけ、長音1回の電子ホーンを鳴らしたが、C船に変化が見られず、平成26年4月28日22時20分ごろ、東京国際空港D滑走路南方沖において、B船の船首部とC船の左舷が衝突した。</p> <p>船長Aは、離れて行くC船を見たが、衝突したものと思い、主機を停止して損傷状況の確認を行った後、A社の担当者に報告し、A社の担当者から海上保安庁へ通報した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、操舵室中央の椅子に腰を掛け、東京湾アクアライン風の塔に向けて東京国際空港D滑走路南方沖を速力約5～6knで手動操舵により、南進した。</p> <p>船長Cは、船首を東京湾アクアライン風の塔に向ける針路として舵輪から手を離し、椅子に深く腰を掛けたところ、背もたれに寄り掛かった状態で居眠りに陥り、続航していたところ、C船の左舷とB船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Cは、衝突の衝撃で目覚めて左舷側にB船の船首を認め、増速してA船押船列から離れたところ、船首及び船尾の甲板上に置いていたロープの端が船外に流されていることに気付き、減速して回収した後、A船押船列が航行を続けていたので、C船の航行を再開し、横浜第1区の係留場所に帰った。</p> <p>船長Cは、本事故発生時に船体の色を見て衝突したのはA船押船列</p> |

| | |
|-----------|---|
| | と分かり、本事故の翌日の早朝、C社の担当者にその事実を報告し、事後の処理を依頼した。 |
| 気象・海象 | 気象：天気 晴れ、風向 南南西、風速 約9.2m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5～1m |
| その他の事項 | <p>A船押船列では、A船がマスト灯1個、両舷灯、船尾灯及び黄色の回転灯を、B船が、船首にマスト灯1個及び両舷灯をそれぞれ表示していた。</p> <p>A船は、VHF無線電話及び探照灯を装備し、レーダーを1Mレンジで作動させていた。</p> <p>B船の喫水は、船首が約1.5m、船尾が約1.6mであった。</p> <p>船長Aは、C船が右舷船首方100～200m付近に接近したとき、A船押船列が針路を右に変えれば、C船も針路を変えて接近することになるかもしれないと思い、舵を取ることができなかった。</p> <p>船長Aは、約5年前から船長としてA社が所有する数隻の押船に乗り組み、約8年間の乗船経験があった。</p> <p>C船は、レーダーがなく、VHF無線電話及びGPSプロッターが装備され、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>船長Cは、本事故当日、03時ごろ京浜港横浜第1区の定係地を出発し、空船のはしけをえい航して千葉港に着き、09時ごろから休息时间であったが、翌日の作業が決まっていたことから、荷役を早く終わらせたいと思い、はしけの移動を手伝って休息をとっていなかった。また、船長Cは、15時ごろ千葉港を出港してから京浜港東京第2区に着くまで、満船のはしけをえい航し、南寄りの風でC船が揺れていたため、立って操舵しており、その後、東京第2区ではしけの係留を行い、横浜第1区の定係地に向かった。</p> <p>船長Cは、本事故直後、東京国際空港D滑走路が船首方に見えたことから、手動操舵で寝ている間に風や波でC船が右転したものと思った。</p> <p>船長Cは、ふだん、眠気を感じれば、船内を歩き回ったりして体を動かしていたが、本事故前、疲れて眠気を感じ、コーヒーを飲んでいました。</p> <p>C船は、操舵室の両舷ドアが閉まっていた。</p> <p>船長Cは、14～15年前にC社へ入社し、約18～19年間の乗船経験があった。</p> |
| 分析 | |
| 乗組員等の関与 | A あり、B なし、C あり |
| 船体・機関等の関与 | A なし、B なし、C なし |
| 気象・海象の関与 | A なし、B なし、C 不明 |
| 判明した事項の解析 | A船押船列は、東京国際空港D滑走路南方沖を北東進中、船長Aが、右舷船首方にC船の右舷灯を認め、C船がA船押船列の右舷方を |

| | |
|-----------|--|
| | <p>通過するものと思って航行していたところ、C船の右舷灯及び左舷灯が交互に見えるようになり、主機の回転数を下げたものの、C船の船尾方を通過しようとし、動静を観察しながら航行を続けたことから、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、東京国際空港D滑走路南方沖を手動操舵で南進中、船長Cが、東京湾アクアライン風の塔に向ける針路にした後、舵輪から手を離して椅子の背もたれに寄り掛かったところ、居眠りに陥ったことから、右転が生じ、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p> |
| 原因 | <p>本事故は、夜間、東京国際空港D滑走路南方沖において、A船押船列が北東進中、C船が手動操舵で南進中、船長Aが、C船がA船押船列の右舷方を通過するものと思って航行していたところ、C船の右舷灯及び左舷灯が交互に見えるようになったものの、C船の船尾方を通過しようとし、動静を観察しながら航行を続けており、また、船長Cが居眠りに陥ったため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| 参考 | <p>A船の管理会社は、本事故後、管理船に対し、他船の航行に不安を抱いたときは余裕のある時に対処すること、衝突を避ける動作は早めに躊躇することなく大胆に行うことについて、注意喚起を行った。</p> <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、休息を十分にとるようにし、眠気を感じたら、身体を動かすなどの眠気を取り去る努力をすること。 ・ 他の船舶と衝突するおそれがあることを早期に認知できるようレーダーを適切に用いること。 |