

船舶事故調査報告書

平成26年3月13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 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年8月17日 11時16分ごろ
発生場所	神奈川県横浜市所在の横浜金沢木材ふ頭東防波堤沖 横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から真方位078° 800m付近 (概位 北緯35° 22.8′ 東経139° 40.0′)
事故調査の経過	平成25年8月19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（食油運搬船） 第二油味丸、199トン 136753、味の素物流株式会社、旭友海運株式会社（船舶借入人） 44.60m×7.20m×3.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成11年9月 B 遊漁船 第3釣福丸、5トン未満 235-41637 神奈川、個人所有 12.63m (Lr) × 2.46m × 0.68m、FRP ディーゼル機関、250.07kW、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 52歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成17年11月22日 免状交付年月日 平成22年8月5日 免状有効期間満了日 平成27年11月21日 B 船長B 男性 61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7年1月27日 免許証交付日 平成22年3月2日 （平成27年3月1日まで有効）
死傷者等	A なし B 重傷 1人（釣り客A）、軽傷 2人（釣り客B及び釣り客C）
損傷	A 右舷中央船側外板上部、右舷ハンドレール等に曲損 B 船首材及び船首外板に破口及び亀裂（廃船）
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか2人が乗り組み、2番タンクにな

	<p>たね油約145tを積載し、船首約2.00m、船尾約3.40mの喫水により、平成25年8月17日01時25分ごろ、揚げ荷待ちのため、横浜金沢木材ふ頭東防波堤沖の錨地（N2）で錨泊を開始した。</p> <p>船長Aは、11時ごろ昇橋し、揚げ荷地で揚げ荷をしている船に電話で揚げ荷状況を問い合わせた後、船橋の当直に単独で就いていた航海士Aに11時30分ごろ抜錨するので、スタンバイするように告げ、荷役の準備として作業服に着替えるため、航海士Aと共に降橋し、それぞれの自室に行った。</p> <p>船長Aは、自室で作業服に着替えている際、大きな衝撃音を聞き、わずかな揺れを感じたので、自室近くの甲板室の右舷側扉から船尾楼甲板に出た。</p> <p>船長Aは、A船右舷中央の船側外板上方やハンドレール等が曲損し、上甲板上にFRPの破片が散乱していることを認め、右舷船首方を見たところ、至近に停船しているB船を視認し、B船と衝突したことに気付いた。</p> <p>船長Aは、A船から油の流出がなく、乗組員にも負傷者がいないことを確認し、昇橋してVHF無線電話で海上保安庁に連絡した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客A、釣り客B及び釣り客Cほか2人を乗せ、横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台の北北東約200m沖の錨地（以下「本件錨地」という。）で餌釣りを終えて11時過ぎに抜錨した。</p> <p>船長Bは、きめじ（きはだまぐろの若魚）を釣るため、本件錨地から神奈川県三浦市三崎沖の釣り場に向けて南下するつもりであったが、本件錨地の南方の海域にプレジャーボート、遊漁船等が輻輳していたので、主機関を回転数毎分約1,500とし、約10ノットの速力でB船を東進させた。</p> <p>船長Bは、操舵室の椅子に腰を掛けて舵輪を太ももで押さえ、釣りの仕掛け（以下「本件仕掛け」という。）を手元で作りながら、船首方に錨泊しているA船等との距離を確認し、航行していたが、手元を見ていた目を船首方に向けたところ、B船の船体の長さほど先にA船を視認したので、慌てて主機を後進に入れた。</p> <p>B船は、11時16分ごろ、横浜金沢木材ふ頭東防波堤沖において、船首部がA船の右舷中央部に衝突した。</p> <p>A船は、自力で横浜市鶴見区の揚げ荷地に、B船は、自力で横浜市堀割川の出発地にそれぞれ向かった。</p> <p>釣り客Aは右肋骨骨折と、釣り客Bは背部打撲傷と、釣り客Cは顔面及び左胸部打撲傷等とそれぞれ病院で診断された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長A及び乗組員3人は、ふだん、荷待ちで錨泊している場合、抜</p>

	<p>錨前に荷役準備として荷主側の作業服に着替えていた。</p> <p>船長Aは、本事故当時、仕事量を考慮して当直を組んでおり、航海士Aの当直時間が06時～10時までの予定であったが、揚げ荷を終えれば、A船の運航が休みとなっていたので、引き続き当直に充てていた。</p> <p>A船の周りには、本事故当時、錨泊しているガット船等が数隻いた。</p> <p>B船は、遊漁船であり、神奈川県知事の登録を受け、業務規程の届出をしていた。</p> <p>船長Bは、本事故時、本件仕掛けが短時間で作成できるものであったが、釣り餌のあじがなかなか釣れず、餌釣りに時間を要したため、釣り場に到着すれば、少しでも早く釣りができるようにするため、操船中に本件仕掛けを作っていた。</p> <p>船長Bは、5年ほど前から遊漁船業を営んでおり、主としてルアー釣りを対象としていたため、ふだん、操船中に本件仕掛けを作ることはなかった。</p> <p>船長Bは、本事故当時、B船が他の船舶に多少接近することがあっても舵効きがいいので、避けることができるという考えで操船していた。</p> <p>釣り客5人は、釣り客Aが船尾部キャビン左舷側の暴露甲板上で、釣り客B及び釣り客Cが船首部キャビン右舷側の暴露甲板上で、そのほかの釣り客2人が船首部キャビン左舷側の暴露甲板上及び船尾部キャビン内でそれぞれ餌釣り後の片付けなどをしていたので、本船が船首方のA船に接近していることに気付いてなかった。</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 あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、横浜金沢木材ふ頭東防波堤沖で錨泊中、船橋で単独による停泊当直中の航海士Aが、作業服に着替えるために自室へ行き、船橋に当直者が不在となったことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、横浜金沢木材ふ頭東防波堤沖を東進中、船長Bが、操船しながら、本件仕掛けを作り、見張りを行っていなかったことから、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、横浜金沢木材ふ頭東防波堤沖において、A船が錨泊中、B船が東進中、船橋で単独による停泊当直中の航海士Aが、着替えに自室へ行き、船橋に当直者が不在となり、また、船長Bが、操船しながら、本件仕掛けを作り、見張りを行っていなかったため、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>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">・ 単独で船橋において停泊当直中、当直から一時的に離れる場合であっても、代理の当直者を置くことが望ましい。・ 航行中は、見張り及び操船に専念すること。
-----------	--