

船舶事故調査報告書

平成30年3月7日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年4月5日 07時15分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区 横浜南本牧ふ頭南防波堤灯台から真方位290° 1,300m付近 （概位 北緯35°23.6′ 東経139°39.5′）
事故の概要	貨物船 ^{かすが} 春日丸は、南東進中、漁船 ^{かつ} 勝丸は、漁獲物の選別作業中、両船が衝突した。 勝丸は、船長が死亡し、外板に破口等を生じ、また、春日丸は球状船首部等に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年4月5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 春日丸、499トン 142333、株式会社ハマダ 49.89m×12.00m×5.20m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成26年10月 B 漁船 勝丸、6.6トン KN2-1781（漁船登録番号）、個人所有 11.55m(Lr)×3.80m×0.78m、FRP ディーゼル機関、73.00kW、昭和62年11月22日
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和55年4月21日 免状交付年月日 平成25年5月22日 免状有効期間満了日 平成30年7月1日 B 船長B 男性 69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52年8月5日 免許証交付日 平成24年10月31日 （平成30年3月3日まで有効）
死傷者等	A なし B 死亡1人（船長B）

<p>損傷</p>	<p>A 球状船首部及び右舷船首部外板に擦過傷 B 両舷外板及び船底外板に破口等（全損）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏</p>
<p>事故の経過</p>	<p>A 船は、船長Aほか2人が乗り組み、空船で、平成29年4月5日07時00分ごろ、京浜港横浜第5区専用岸壁から出航し、千葉県木更津市木更津港に向かった。</p> <p>A 船は、船長Aが単独で操船に当たり、約7.2ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵で北東進中、右舷前方に漁船が3～4隻いること及びタグボートを伴った大型船が入港するのを視認し、大型船の前方と後方のどちらを通過するかを考えながら、真方位約120°の針路、約10knの速力で航行を続けた。（写真1参照）</p> <div data-bbox="655 768 1313 1256" data-label="Image"> <p>写真1は、A船の甲板から撮影された操舵室とクレーンの様子を示しています。操舵室は船の上部構造物に設置されており、クレーンは甲板に設置されています。赤い矢印とラベルがそれぞれの部分を指しています。</p> </div> <p style="text-align: center;">写真1 A船</p> <p>A 船は、船長Aが、前部甲板に設置されたクレーン操縦室の右舷側至近にB船のマストを視認し、左舵一杯として主機のクラッチを後進一杯としたものの、07時15分ごろ、右舷船首部とB船の左舷部とが衝突した。</p> <p>A 船は、船長A及び乗組員が、右舷側に転覆したB船及び海中に落水した船長Bを認め、救命浮環を投げ入れるとともに海上保安庁へ通報した。</p> <p>A 船は、船長Bが付近にいたB船の僚船に救助されたことを確認した後、衝突場所に錨泊して海上保安庁による調査を受け、10時00分ごろ、出航場所の岸壁に戻った。</p> <p>B 船は、船長Bが1人で乗り組み、京浜港横浜第5区において、小型底びき網漁を行い、揚網後に漁獲物の選別作業をしていたところ、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で落水したところを救助され、病院に搬送されたが、死亡が確認され、溺死と検案された。</p> <p>B 船は、えい航されて神奈川県柴漁港に戻り、後日、廃船処理され</p>

た。(写真2参照)



写真2 B船

(付図1 事故発生経過概略図 参照)

その他の事項

船長Aは、本事故発生海域を約10年間航行した経験があった。

A船は、操舵室中央の操舵スタンドで操船に当たると、クレーンにより正船首方から各舷約18°ずつの範囲が死角となっていた。

船長Aは、ふだん航海当直を行う際、左右両舷のウイングに移動して船首死角を補う見張りを行っていたが、本事故当時は、右舷前方約2海里のところに入港中の大型船があり、その前方と後方のどちらを通過するかを考えて大型船の動きに注意を向け、双眼鏡で前方の見張りを行い、船首死角を補う見張りを行っていなかった。(写真3、写真4参照)



写真3 A船操舵室の見通し状況



写真4 A船右舷側ウイングの見通し状況

船長Aは、本事故当時、双眼鏡を使用していたので、視野が狭くなっていたのではないかと本事故後に思った。

B船は、現場調査時、音響信号装置を装備しており、マスト上に黒色の鼓形形象物を掲げ、クラッチが前進の状態であった。

船長Bは、救助された際、カップを着用していたが、救命胴衣を着用していなかった。

B船は揚網作業の際、ふだんから主機を中立としており、B船の僚船も同様であった。

船長Aは、右舷前方の漁船のマストが動いていなかったと本事故後に思った。

僚船Cの船長は、衝突前、船長Bがワイヤを巻いて網を浮かせたところを見たので、B船は揚網作業を終えたと思った。

僚船Dの船長は、衝突前、船長Bが後部甲板で船尾方を向いて中腰のまま作業をしているところを見たので、揚網作業後、漁獲物の選別作業をしていると思った。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象等の関与
判明した事項の解析

A あり、B 不明

A あり、B 不明

A なし、B なし

A船は、京浜港横浜第5区を南東進中、クレーンにより船首死角が生じている状況下、単独で船橋当直中の船長Aが、右舷前方から入港する大型船の前方と後方のどちらを通過するかを考え、双眼鏡を使用してその動きに注意を向け、船首死角を補う見張りを行っていなかったことから、漁獲物の選別作業中のB船に気付かずに航行し、B船と衝突したものと考えられる。

B船は、京浜港横浜第5区で漁獲物の選別作業中、船長Bが、接近するA船に気付かず、A船と衝突したものと考えられる。

	<p>B船は、船長Bが、後部甲板で船尾方を向き、漁獲物の選別作業を行っており、接近するA船に気付かなかった可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、京浜港横浜第5区において、A船が南東進中、B船が漁獲物の選別作業中、A船に船首死角が生じている状況下、単独で船橋当直中の船長Aが、右舷前方から入港する大型船の前方と後方のどちらを通過するかを考え、双眼鏡を使用してその動きに注意を向け、船首死角を補う見張りを行わず、また、船長Bが、後部甲板で船尾方を向き、漁獲物の選別作業をしていて、両船が衝突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及び被害の軽減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"> ・ 船首死角が生じている場合は、必要に応じてウイングに出るなどして、常時適切な見張りを行うこと。 ・ 双眼鏡を使用して見張りを行う際は、肉眼でも周囲の状況を確認すること。 ・ 甲板上で漁ろう作業を行う場合、救命胴衣を着用すること。

付図1 事故発生経過概略図

