

船舶事故調査報告書

令和3年11月10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（岸壁）
発生日時	令和3年3月14日 14時46分ごろ
発生場所	京浜港横浜第1区（横浜港大さん橋ふ頭） 横浜北水堤灯台から真方位226° 1,090m付近 （概位 北緯35°27.2′ 東経139°39.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{シーハンター} Sea Hunterは、右旋回中、岸壁に衝突した。 Sea Hunterは、同乗者が負傷し、船首部外板に圧壊を生じた。
事故調査の経過	令和3年3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	プレジャーボート Sea Hunter、5トン未満 235-22099神奈川、個人所有 6.27m (Lr) × 2.35m × 1.01m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成元年5月
乗組員等に関する情報	船長 61歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 令和2年7月2日 免許証交付日 令和2年7月2日 （令和7年7月1日まで有効）
死傷者等	重傷 1人（同乗者）
損傷	船首部外板に圧壊（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、花見の目的で、令和3年3月14日11時55分ごろ神奈川県横浜市神奈川区の係留地を出航し、同区宝運河等を経由し、横浜市大岡川の川沿いの桜を鑑賞したのち河口付近の海域に戻り、同海域で約30～40分遊走した。 船長は、京浜港横浜第1区の山下ふ頭に設けられた観光施設を海上から見物したのちに帰航することとし、操舵スタンドの前に立って手動操舵で操船に当たり、横浜市中区万国橋等を通過して横浜港大さん橋ふ頭（以下「本件ふ頭」という。）北西側の海域に出た後、14時

	<p>45分ごろ約20ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）として本件ふ頭に沿って北東進を始めた。</p> <p>船長は、左舷船首方にゆっくりと北東進する遊覧船を認め、本件ふ頭に着岸していた大型旅客船を右舷側に見て通過した後、遊覧船の右舷側を追い越そうと、遊覧船と本件ふ頭北東端（以下「先端」という。）との間に向けて航行した。</p> <p>船長は、遊覧船がやや本件ふ頭寄りに航行しているように感じ、遊覧船も本件ふ頭先端で右転すると思い、本件ふ頭先端が右舷正横となった辺りで遊覧船をその右舷側から追い越した後、本件ふ頭先端に設置された浮体式施設を約20～30m隔てて、同じ速力のまま右旋回した。</p> <p>船長は、舵輪に左手を添えて右旋回を続けていたところ、本船が小さな波に乗り上がった際、船体の動揺で体のバランスを崩し、舵輪から手が離れて甲板上左舷側に倒れ込み、本船が右旋回を続けるので、急いで舵輪や機関操縦レバーを操作しようと上半身を起こしたとき、14時46分ごろ、本船が本件ふ頭先端と浮体式施設との間に進入して、本件ふ頭先端の岸壁に衝突した。</p> <p>船長は、本船後部左舷側の燃料タンクハッチ上に腰を掛けていた同乗者が衝撃で前方に飛ばされ、操舵スタンド左側扉に顔面を打って倒れたので、携帯電話で118番通報して救急車の手配を依頼し、事故現場の西方約500mにある海上保安庁の海上防災基地に入航した。</p> <p>同乗者は、救急車で病院に搬送され、鼻骨骨折、第6頸椎棘突起骨折、非骨症性頸髄損傷等と診断された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件ふ頭先端の浮体式施設は、本件ふ頭先端から約15mの距離を隔てて設置されていた。</p> <p>船長は、宝運河を通過した12時過ぎ頃から同乗者と共に飲酒を始め、大岡川河口付近の海域で遊走していた14時30分ごろまでに、500ml 入り缶ハイボール1本及びワイン約500～600ml を飲んでおり、16時15～30分ごろ海上保安庁によるアルコール検査を受け、呼気アルコール濃度が約0.3mg/lと測定された。</p> <p>文献（「アルコールと健康」、平山宗宏、石井裕正、高石昌弘（監修）、社団法人アルコール健康医学協会、平成17年4月発行）によれば、飲酒量、アルコール血中濃度と一般的な酩酊の症状については次表のとおりであり、船長は、ウイドマーク計算法^{*1}によれば、本事故当時のアルコール血中濃度が、0.49～0.63mg/ml（0.049～0.063%）程度であったと推算され、ほろ酔い期に該当する。</p>

*1 「ウイドマーク計算法」とは、飲酒量と飲酒時刻が特定されていた場合の事故時の血中（呼気中）のアルコール濃度等の算出法のことをいう。

	時期（アルコール血中濃度%）	酒量の平均的目安	酔いの状況
	爽快期 (0.02~0.05)	日本酒 1合まで	爽やかな気分、皮膚が赤くなる、陽気になる、判断力がやや鈍る
	ほろ酔い期 (0.05~0.10)	1~2合 まで	ほろ酔い気分、手の動きが活発、抑制がとれる、体温上昇/頻脈
	酩酊前期 (0.10~0.15)	3合	気が大きくなる、怒りっぽくなる、大声が出なくなる、立てばふらつく
	酩酊期 (0.15~0.30)	5合	千鳥足、呼吸が早くなる、同じことを何度もしゃべる、吐き気/おう吐
	泥酔期 (0.30~0.40)	7合~ 1升	まともに立てない、意識混濁、言葉も減裂
	昏睡期 (0.40~0.50)	1升以上	揺り動かしても起きない、両便失禁、呼吸は深く緩徐、死亡
	<p>船長は、本事故後、本件ふ頭先端を旋回するのであれば、もっと速力を落として航行するべきであったが、飲酒をしていたことで気が大きくなり、そのままの速力で急旋回してしまったと思った。</p> <p>本事故当時、船長及び同乗者は、いずれも救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船が追い越した遊覧船（総トン数19トン）は、本事故当時、約7knの速力で航行しており、本件ふ頭に沿って北東進した後、本件ふ頭先端を右転して通過し、本件ふ頭先端東側の海域を大きく旋回する予定で航行していた。</p> <p>本事故現場付近の海域は、遊覧船やクルーズ船が定期的に航行する海域であり、民間会社が受信したAIS（船舶自動識別装置）の情報によれば、14時38~40分ごろ、本事故現場の400~500m沖を総トン数700トンクラスの遊覧船が約7.0knの速力で北北東方に向けて航行していた。</p>		
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	あり なし あり <p>本船は、京浜港横浜第1区において、本件ふ頭の北西側を本件ふ頭に沿って約20knの速力で北東進中、船長が、左舷船首方を航行する遊覧船の右舷側を追い越す際、同船が本件ふ頭先端で右転すると思い、同じ速力で本件ふ頭先端付近を右旋回したことから、船体の動揺により体のバランスを崩し、舵輪から手が離れて倒れ込み、本船の右旋回が続いて本件ふ頭先端の岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、約20knの速力で右旋回中、本船が小さな波又は航走波に乗り上がったことから、船体が動揺して体のバランスを崩し、右旋回に伴う左方への遠心力によって舵輪から手が離れて倒れ込んだものと</p>		

	<p>考えられる。</p> <p>船長が、本事故発生前に飲酒していたことは、速力を減じることなく約20knの速力で旋回したことに関与した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、京浜港横浜第1区において、本船が本件ふ頭の北西側を本件ふ頭に沿って約20knの速力で北東進中、船長が、左舷船首方を航行する遊覧船の右舷側を追い越す際、同船が本件ふ頭先端で右転すると思い、同じ速力で本件ふ頭先端付近を右旋回したため、船体の動揺により体のバランスを崩し、舵輪から手が離れて倒れ込み、本船の右旋回が続いて本件ふ頭先端の岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、旋回する場合、波又は航走波による船体の動揺などで転倒することのないよう、速力を減じて航行すること。 ・ 船長は、港内等の狭隘な海域で他船を追い越す場合、当該他船の進路を考慮し、無理な追い越しを行わないこと。 ・ 船長は、飲酒をした状態での操船は行わないこと。

付図1 事故発生経過概略図

