

船舶事故調査報告書

令和3年2月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和2年2月12日 14時05分ごろ
発生場所	京浜港横浜第3区Y1錨地 横浜大黒防波堤東灯台から真方位158°790m付近 (概位 北緯35°27.0′ 東経139°42.6′)
事故の概要	貨物船 ^{ヨーク} YORK 27は、走錨し、錨泊中の貨物船 ^{ようしやう} 洋翔丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年2月14日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 貨物船 YORK 27（ベリーズ籍）、8,638トン 9512252（IMO番号）、YORKSHINE OCEAN SHIPPING LIMITED（船舶所有者）、JIN TENG SHIPPING LTD.（船舶管理会 社） B 貨物船 洋翔丸、259トン 142589、不二海運株式会社（船舶所有者）、さおり海運 有限会社（船舶借入人）
乗組員等に関する情報	A 船長A（中華人民共和国籍）、締約国資格受有者承認証 船長 （ベリーズ発給） 航海士A、締約国資格受有者承認証 二等航海士（ベリーズ発 給） B 船長B、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷中央部外板の凹損等 B 球状船首部の凹損等
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南西、風力 7～8（乗組員の観測値、風 速 約14～21m/s）、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 上げ潮の初期 横浜市には、2月12日15時04分に強風注意報が発表されてい た。
事故の経過	A船は、船長A及び航海士Aほか14人（中華人民共和国籍5人、 インドネシア共和国籍1人、ベトナム社会主義共和国籍1人、ミャン マー連邦共和国籍7人）が乗り組み、京浜港川崎区の積地に移動する まで待機する目的で、Y1錨地に左舷錨を投下して錨鎖を5節（約1 37.5m）伸出し、錨泊していた。 航海士Aは、船橋で守錨当直中、海上保安庁東京湾海上交通センタ ーからVHFで呼び出しがあり、A船が走錨しており、A船から北方 約0.17Mに錨泊中のB船に接近しているとの知らせを受け、直ち

	<p>に船長Aに報告した。</p> <p>A船は、主機をスタンバイ状態とし、船首を西方に向けて左舷錨を巻き揚げた後、船長Aが、北東方への圧流に危険を感じ、主機を全速力後進にかけて北方のB船から離れようとしたものの、左舷船首方から南西の強風を受け、船首が次第に右回頭して船首が北西に向き、行きあしがない状態となって北東方に圧流され、右舷船首部及び右舷中央部外板がB船の船首部ブルワーク及び球状船首部に衝突した。</p> <p>船長Aは、早めに走錨を検知し、揚錨して早めに主機を使用して付近のB船から離れるなど対処すべきであったと本事故後に思った。</p> <p>B船は、船長Bほか4人が乗り組み、Y1錨地で船首を南南西に向けて錨泊中、船長Bが、A船が船首を徐々にB船の船首方に向けた状態で接近していることに気付き、汽笛を吹鳴してA船に注意喚起を行ったものの、A船がB船に衝突した。</p>
分析	<p>A船は、風力7～8の南西の強風を左舷船首方から受ける状況下、錨泊中、船長Aが、B船と約0.17Mとなってから走錨に気付き、揚錨して主機を全速力後進としたことから、左舷正横から南西の強風を受けて行きあしがない状態となり、北東方に圧流され、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、錨泊中、船首部にA船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、風力7～8の南西の強風を左舷船首方から受ける状況下、錨泊中、船長Aが、B船と約0.17Mとなってから走錨に気付き、揚錨して主機を全速力後進としたため、北東方に圧流され、錨泊中のB船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"> ・船長は、錨泊中、走錨する危険がある場合、強風により圧流されて操船が困難になることを予想し、早めに走錨を検知し、揚錨して主機を使用して付近の錨泊船から離れること。