

船舶事故調査報告書

令和5年8月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（灯標）
発生日時	令和4年5月25日 10時20分ごろ
発生場所	京浜港横浜第5区横浜根岸第5号灯標 （概位 北緯35°23.9′ 東経139°39.8′）
事故の概要	砂利採取運搬船第七翔洋丸は、南東進中、灯標に衝突した。
事故調査の経過	令和4年6月21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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	砂利採取運搬船 第七翔洋丸、499トン 143223、大一海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部外板に擦過傷 灯標 手すりに曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、空船で、船長が操舵室中央にある操舵スタンドの前に立って単独の操船に当たり、千葉港千葉第4区に向け、京浜港横浜第5区磯子地区の専用岸壁から出港した。</p> <p>本船は、東京湾内の港間を移動する際、港に到着するとすぐに船首部のクレーンを使用できるようジブクレーンのブームを立てたまま航行しており、ブームによって船首方中央に死角が生じていた。</p> <p>船長は、根岸湾北部で右転して根岸水路に入り、約8ノットの対地速力で、同水路に沿って南東進していたところ、携帯電話に架電があった。この時、甲板長が出港作業を終えて昇橋してきたので、甲板長を操舵に当たらせ、自らは操舵スタンドの左舷側に移動して架電に対応した。</p> <p>甲板長は、操舵スタンドの前に立って操舵に当たったが船首方に航行に支障のある障害等はないと思っていた。</p> <p>船長は、甲板長が右舷方にある横浜根岸第5号灯標（以下「5号灯標」という。）を無難に避けてくれると思っていたが、通話に夢中となり、甲板長の立ち位置を含め航行状況を確認していなかった。</p> <p>本船は、航行を続け、右舷船首部が5号灯標に衝突した。</p>
分析	本船は、根岸水路を南東進中、船長が、操舵に当たった甲板長が5号灯標を無難に避けてくれると思い、携帯電話での通話に夢中になり、甲板長の立ち位置から5号灯標が見えていないことに気付かず航行を続けたことから、右舷船首部が5号灯標に衝突したものと考え

	<p>られる。</p> <p>甲板長は、操舵スタンドの前に立って操舵に当たった際、ジブクレーンのブームが立ったままとなっており、ブームによって船首方中央に死角が生じていた状態となっていたことから、5号灯標の存在に気付かなかったものと考えられる。</p> <p>船長が通話に夢中となって甲板長の立ち位置を含め航行状況を確認していなかったことが、本事故の発生に関与したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が根岸水路を南東進中、船長が、操舵に当たさせた甲板長が5号灯標を無難に避けてくれると思い、携帯電話での通話に夢中になり、甲板長の立ち位置から5号灯標が見えていないことに気付かずに航行を続けたため、5号灯標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、操舵を交替した場合、当該交替した者に対し、障害物等の有無を認識していることを確認すること。 ・ 船長は、航行中に必要のない荷役装置を格納し、見張りの妨げになる死角を作らないこと。 ・ 船長は、操船中、他の要件に対応せず、操船に専念すること。