

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
発生日時	令和4年5月29日 11時30分ごろ
発生場所	京浜港横浜区 横浜金沢木材ふとう東防波堤灯台から真方位028°190m付近 (概位 北緯35°22.8′ 東経139°39.6′)
事故の概要	油タンカーけいよう丸は、錨泊中、また、プレジャーヨットOcean Heaven IIは、西進中、両船が衝突した。
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	A 油タンカー けいよう丸、1,818トン 140618、浅川汽船株式会社 B プレジャーヨット Ocean Heaven II、5トン未満（長さ9.20m） 240-55373 神奈川、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	A 左舷船首部外板に擦過傷 B 船首部ハンドレールに曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m
事故の経過	A 船は、船長A及び航海士Aほか9人が乗り組み、荷役待機の目的で、京浜港横浜区の金沢木材ふ頭東方沖で錨泊していた。 A 船は、航海士Aが単独の船橋当直に当たっていたが、事務作業を行っていたところ、左舷船首部にB船の船首部が衝突した。 航海士Aは、B船と衝突したことに気付いていなかった。 船長Aは、B船と衝突したことを知らないまま、後日、来援した巡視艇の海上保安官からB船と衝突したことを伝えられ、本事故の発生を知った。 B 船は、船長Bが1人で乗り組み、知人5人（以下「同乗者」という。）を乗せ、ヨットレースに参加し、前部にセールを展開して金沢木材ふ頭東方沖を帆走により約5ノットの対地速度で西進した。 B 船は、船長Bが左舷側に腰を掛け、前部に展開したセールで右舷船首方約45°に死角を生じた状況で帆走中、ヨットレースに夢中となっていた中、死角を補うことなく帆走を続け、至近にA船を認めたが、どうすることもできず、船首部が前路で錨泊中のA船の左舷船首部に衝突した。

	<p>船長Bは、A船と衝突直後、主機を全速力後進とし、A船から離れるとともに同乗者の負傷の有無及び浸水状況を確認したのち、118番通報等を行った。</p> <p>船長Bは、ふだん、前部に展張したセールによって生じる前方の死角を約45°以上に進路を変更して補っていたが、本事故当時、周囲には他船がないように見えたので、死角を補うことなく帆走を続けた。</p>
分析	<p>A船は、錨泊中、B船が衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、西進中、セールを展張して前方に死角を生じた状況下、船長Bがヨットレースに夢中となり、死角を補うことなく帆走を続けたことから、至近にA船を認めたが、どうすることもできず、A船と衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が錨泊中、B船が西進中、B船がセールを展張して前方に死角を生じた状況下、船長Bがヨットレースに夢中となり、死角を補うことなく帆走を続けたため、両船が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"> ・ヨットの船長は、帆走中、展張した前部セールによって生じる死角を、進路を変更するなどして補い、常に周囲の状況を確認するなどの適切な見張りを行うこと。 ・ヨットの船長は、同乗者にも適切に見張りをするよう依頼すること。