

船舶事故調査報告書

令和6年10月23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6年4月13日 20時32分ごろ
発生場所	京浜港横浜第1区 横浜北水堤灯台から真方位262°1,230m付近 (概位 北緯35°27.5′ 東経139°38.7′)
事故の概要	屋形船第一濱新丸は、東南東進中、旅客船LE GRAND BLEUは、西南西進中、両船が衝突した。
事故調査の経過	令和6年4月17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 屋形船 第一濱新丸、49トン 140660、有限会社濱進（A社） B 旅客船 LE GRAND BLEU、16トン 273-13407神奈川、株式会社ケーエムシーコーポレーション（B社）
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級（航海） B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷 1人（乗組員B）
損傷	A 左舷中央部外板に凹損 B 右舷船首部防舷材に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、第1区での遊覧を終えて旅客を降ろした後、船長A及び乗組員5人が乗り組み、係留場所である横浜市柴漁港に向け、同区ふかり棧橋を出航し、約7～8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進した。この際、船長Aが操舵室で操船に当たり、乗組員5人が客室等の片付け及び清掃を行っていた。 船長Aは、目視により左舷船首方にB船を認め、次に右舷船首方に入航する海上保安庁の船舶（以下「入航船」という。）を認め、新港ふ頭9号岸壁（以下「9号岸壁」という。）北端を通過した際に変針し、横浜東水堤北端とその北方沖にある横浜東水堤灯浮標との間に向けて東南東進していた。（図1参照）

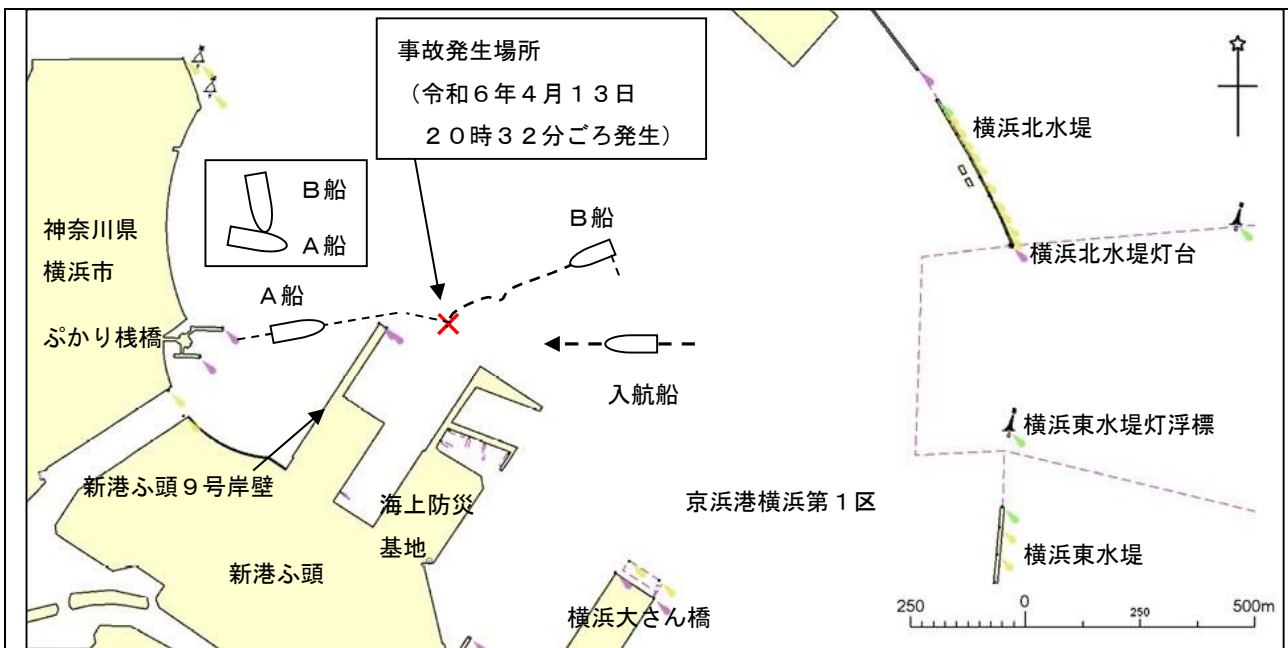


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、左舷船首方のB船がA船の船首方を横切る態勢に見えたので、汽笛により短音6～8回を鳴らし、B船が針路を右に変える様子が見えたので、B船がA船を避けてくれたと思い、船首方の入航船に視線を向けた。

船長Aは、入航船がどこに着けるのか、どちらの舷側でA船と通過するかなどと考えながら入航船に意識を向け、航行を続けていたところ、左舷側に衝撃を受け、左舷方を向いたところB船の左舷船尾部を認め、A船の左舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突したことを知った。

A船は、右舵を取って主機を中立とし、船長Aが、負傷者がいないこと及び損傷状況を確認し、乗組員に118番通報を行われた後、自力航行でふかり棧橋に戻った。

A船は、操舵室が船首部にあり、その後方に操舵室より幅が広い客室があって、客室構造の影響で操縦席に座ると左舷正横から船尾にかけて死角を生じていた。なお、操縦席上方の扉から頭部を出せば、死角を生じることなく周囲を視認できる構造であったが、船長Aは、本事故当時、寒いので同扉を開放していなかった。(図2参照)

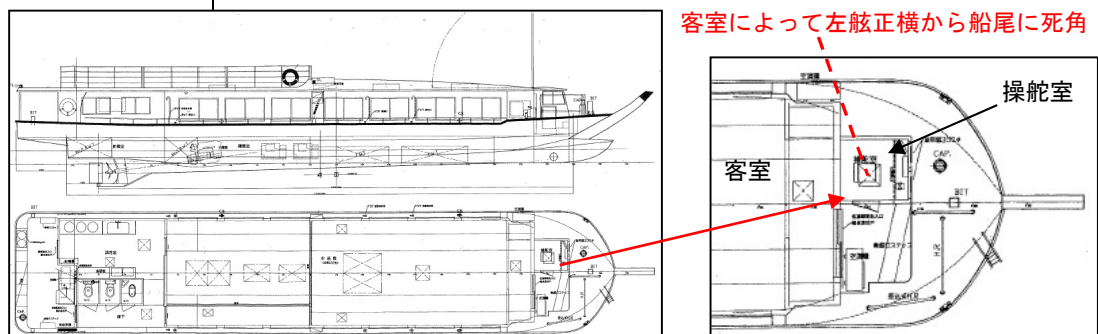


図2 A船の一般配置図

B船は、ホテルの専用船であり、船長B及び乗組員Bが乗り組み、同ホテルの旅客2人及び旅客を案内する同ホテルのスタッフ1人を乗せ、新港ふ頭の周囲を反時計回りで遊覧する目的で、ふかり棧橋を出航し、新港ふ頭北東方沖に向けて約6knの速力で航行した。この際、船長Bが操舵区画の操縦席に座って操船に当たり、乗組員Bが操舵区画後部に隣接する客室で船内放送による港内の案内及び見張りを行っていた。

船長Bは、新港ふ頭北東方沖の変針予定場所で、左舷船尾方に振り向くと客室左舷側の窓に入航船を認め、左転して船首を9号岸壁北端に向けた。

B船は、西南西進中、船長Bが、左舵を取って操舵区画左舷側の窓から入航船の進路に入らないか動向を確認し、右転して針路を9号岸壁北端にして、しばらくして再び左舵を取って入航船の動向を確認していたところ、船首方至近にA船が見えて衝突の危険を感じ、主機を全速力後進としたが、A船と衝突した。

B船は、主機を停止し、船長Bが、旅客に負傷者がいないこと及び客室にいた乗組員Bが衝突の衝撃により右肩を窓枠に当てて負傷したことを認め、ふかり棧橋に向かう旨をA船に叫んだ後、自力航行してふかり棧橋に着けた。

乗組員Bは、救急車で横浜市の病院に搬送され、^{けい}頸椎捻挫及び^{ろっ}右肋骨部挫傷と診断された。

船長Bは、B船の右舷船首部の窓枠等により死角が生じていたので、A船が右舷船首方の死角に入ったか、又は、入航船に意識を向けてA船を見落としたことにより、衝突の直前までA船を目視できなかったのではないかと本事故後に思った。(図3参照)

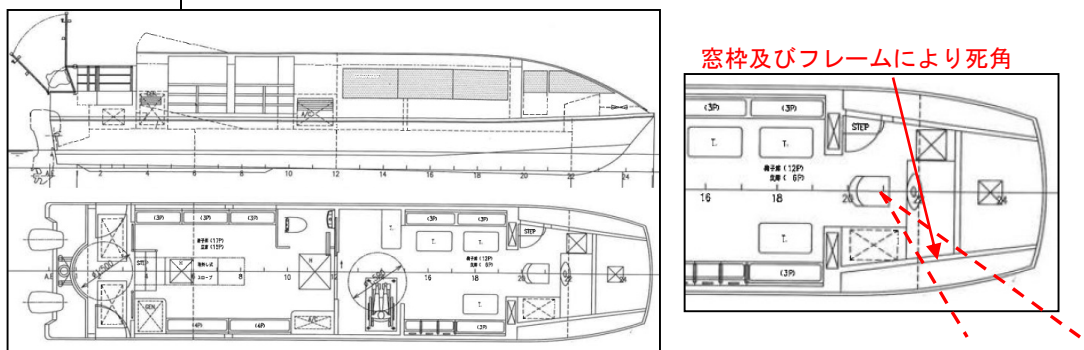


図3 B船の一般配置図

両船には、レーダーが設置されていなかった。

分析

A船は、東南東進中、船長Aが、左舷船首方から船首方を横切る態勢で接近するB船がA船を避けてくれたと思い、船首方の入航船に意識を向けて航行を続け、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったことから、B船の再接近に気付かず、B船と衝突したものと考えら

	<p>れる。</p> <p>船長Aは、B船に対して汽笛により短音6～8回を鳴らし、B船が針路を右に変える様子が見えたことから、A船を避けてくれたと思ったものと考えられる。</p> <p>B船は、西南西進中、船長Bが、針路を9号岸壁北端にして、入航船に意識を向けて航行を続け、船首方の見張りを適切に行わなかったことから、A船に気付かず左舵を取り、A船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Bは、操舵区画左舷側の窓から入航船の動向を確認し、針路を9号岸壁北端にして、また、A船が、9号岸壁北端を通過した際に変針し、東南東進していることから、入航船の動向を確認し、針路を9号岸壁北端にして航行しているとき、A船がB船の右舷船首方の死角に入らず、船首方のA船を視認できる状況であった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、A船が東南東進中、B船が西南西進中、船長Aが、左舷船首方から船首方を横切る態勢で接近するB船がA船を避けてくれたと思い、船首方の入航船に意識を向けて航行を続け、継続的にB船の動静に注意を払っていなかったため、B船の再接近に気付かず、また、船長Bが、針路を9号ふ頭北端にして、入航船に意識を向けて航行を続け、船首方の見張りを適切に行わなかったため、A船に気付かず左舵を取り、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本事故後、船長等が、死角を補う場所で操船し、見張りを適切に行うことを全船長に周知した。</p> <p>B社は、本事故後、乗組員が、B船で行っていた港内の案内を中止し、見張りに専念することとした。</p> <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、接近する他船が針路を変えても自船を避けてくれたと思わず、継続的に見張りを行い、また、死角が生じる場合、操縦席上方の扉から頭部を出すなどして死角を補う見張りを適切に行うこと。 ・ 船長は、特定の方向のみに意識を向けることなく、常時周囲の見張りを適切に行うこと。