

船舶事故調査報告書

平成26年7月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成25年12月8日（日） 05時38分ごろ
発生場所	東京都江東区15号地南方沖 15号地南信号所から真方位176° 2.4海里（M）付近 （概位 北緯35° 34.4′ 東経139° 50.3′）
事故調査の経過	平成25年12月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	A 押船 おおしま、198.11トン 117730、アキ・マリン株式会社 28.80m×8.60m×3.80m、鋼 ディーゼル機関2基、1,912kW（合計）、昭和50年4月 B 土運船 ^{おおどこう} 大土鋼1501号、約3,745トン なし、株式会社大滝工務店 58.00m×15.00m×5.00m、鋼 機関なし、平成16年3月建造 C プレジャーモーターボート ^{グレイスツ} GRACE II、4.9トン 235-47599東京、株式会社フルハシ商事 11.54m（Lr）×2.71m×0.87m、FRP ディーゼル機関、302kW、平成19年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 四級海技士（航海） 免許年月日 昭和51年9月10日 免状交付年月日 平成22年10月18日 免状有効期間満了日 平成27年11月9日 C 船長C 男性 49歳 一級小型船舶操船士 免許登録日 平成20年4月17日 免許証交付日 平成25年4月10日 （平成30年4月16日まで有効） 操縦者C 男性 49歳 二級小型船舶操船士・特殊小型船舶操船士・特定

	<p>免許登録日 平成12年11月6日</p> <p>免許証交付日 平成23年11月4日</p> <p>(平成28年11月5日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>C 軽傷 2人(操縦者C及び同乗者)</p>
損傷	<p>A なし</p> <p>B 左舷船首に擦過傷</p> <p>C 船首が破損</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aほか3人が乗り組み、泥約1,500m³を積載して満載状態のB船の船尾にA船の船首を結合して押船列(以下「A船押船列」という。)を構成し、船長Aが単独の船橋当直に就き、15号地南方沖を約6ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で手動操舵により、東北東進した。</p> <p>船長Aは、右舷方に近づく他船がないか注意を向けており、ふと左舷方を見たとき、左舷船首45°300m付近にC船の舷灯を認め、汽笛を鳴らし、サーチライトを点灯してC船に向けたものの、C船の動きには変化が見られず、主機を後進にかけた直後、平成25年12月8日05時38分ごろ、15号地南方沖において、B船の左舷船首とC船の船首が衝突した。</p> <p>C船は、船長C及び操縦者Cが乗り組み、同乗者1人を乗せ、操縦者Cが、操舵室の右舷側で椅子に腰を掛け、船長Cの指示に従い、GPSプロッターに表示された東京湾アクアライン風の塔に向けて15号地南方沖を速力約25knで手動操舵により、南進した。</p> <p>操縦者Cは、船首方を見て同じ針路で航行中、衝突直前、船首方にA船押船列を認め、とっさに右舵を取ったが、C船の船首とB船の左舷船首が衝突した。</p> <p>船長Aは、C船のけが人の有無及びB船の損傷状況を確認し、本事故の発生をB船の船舶所有会社に連絡した後、海上保安庁へ通報した。</p> <p>船長Cは、携帯電話で海上保安庁へ通報した。</p> <p>A船押船列は、海上保安部の調査を受けた後、航行を続けた。</p> <p>C船は、自力航行して所属マリーナに帰った後、船長以外の者が病院に行き、操縦者Cが全治約1週間の頭頂部挫裂と、同乗者が左肩及び左足打撲とそれぞれ診断された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：06時37分</p>
その他の事項	<p>A船押船列は、長さが50m以上あり、A船が、マスト灯1個、両舷灯、船尾灯及び黄色の回転灯を、B船が、船首及び船尾にオレンジ色の点滅灯をそれぞれ表示していた。</p>

	<p>A船は、レーダー2台を1.5Mレンジとして作動させていたが、本事故前、船長Aは、C船の映像に気付かなかった。</p> <p>A船は、B船又は他の土運船を結合し、京浜港の東京西航路付近の浚渫場所<small>しゅんせつ</small>～千葉県千葉市美浜区沖までの間を夜明け前～日没までの間に1日約2～3回往復していた。</p> <p>船長Aは、平成21年頃からA船の船舶所有者が所有する他の押船の船長として乗り組み、平成23年頃からA船の船長として乗船していた。</p> <p>C船は、マスト灯、両舷灯及び船尾灯を表示していた。</p> <p>操縦者Cは、所属マリナーを発航後、船長Cから携帯電話を使用するため、操船を替わるように言われ、船長C及び同乗者は、操舵室で椅子に座って携帯電話を操作していた。</p> <p>C船は、レーダーを作動させていたが、操縦者Cは、レーダー画面を見ていなかった。</p> <p>C船は、操舵室のドアや窓が閉まっていた。</p> <p>操縦者Cは、本事故前、A船からの汽笛は聞こえなかった。</p> <p>操縦者Cは、約2年前からC船に乗り、操船の経験が年平均10回程度であり、C船以外の船で操船の経験はなく、夜間の操船が初めてであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B なし、C あり A なし、B あり、C なし A なし、B なし、C なし</p> <p>A船押船列は、15号地南方沖を東北東進中、船長Aが、右舷方に注意を向けていたことから、左舷方から接近しているC船に気付かず、C船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、15号地南方沖を南進中、操縦者Cが、衝突直前に船首方のA船押船列に気付いたことから、右舵を取ったものの、A船押船列と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、15号地南方沖において、A船押船列が東北東進中、C船が南進中、船長Aが右舷方に注意を向けており、また、操縦者Cが衝突直前に船首方のA船押船列に気付いたため、両船が衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・見張りをを行う場合は、一方向にのみに集中せずに周囲の見張りを適切に行うこと。 ・レーダーレンジを切り換えるなどし、レーダーを適切に使用して見張りをを行うこと。 ・船長は、操船経験の少ない者が夜間に操船を行う場合、操船の指

	<p>導を行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 法定灯火を表示すること。
--	---