

船舶事故調査報告書

平成27年8月6日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 庄司邦昭（部会長）

委員 小須田 敏

委員 根本美奈

事故種類	衝突
発生日時	平成27年3月21日 06時25分ごろ
発生場所	東京都江東区の豊洲運河と辰巳運河との交差点 晴海信号所から真方位076°3,030m付近 (概位 北緯35°39.18′ 東経139°48.30′)
事故調査の経過	平成27年3月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 交通船 第10安全丸、14トン 230-34292東京、株式会社マリン興業 14.21m (Lr) × 3.79m × 1.93m、鋼 ディーゼル機関、514.90kW、昭和47年7月 B 遊漁船 第16豊丸、11トン 241-7448東京、個人所有 11.96m (Lr) × 3.64m × 1.37m、FRP ディーゼル機関、540.00kW、昭和58年9月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 58歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和52年4月8日 免許証交付日 平成23年10月21日 (平成29年6月11日まで有効) B 船長B 男性 61歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和55年5月29日 免許証交付日 平成24年6月13日 (平成29年7月15日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	A 右舷中央に凹損及び擦過傷、船体中央の発電機ケーシングに曲損 B 右舷船首船底部に破口、主機に濡損
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、東京都江東区の辰巳橋南方の係留地を発し、豊洲ふ頭付近の作業場所に向け、辰巳運河を約6～7ノット(kn)の対地速力で手動操舵により北進していた。

	<p>船長Aは、辰巳橋を通過した後、左舷船首方から豊洲運河を南東進して来るB船を認めて辰巳運河の右側に寄って航行し、B船が、豊洲運河の中央部より左寄りに航行しているように見えたが、そのうちに針路を変えて左舷対左舷で通過するものと思い、その動静を観察していた。</p> <p>A船は、辰巳運河及び豊洲運河と他の運河との交差部（以下「本件交差部」という。）において、B船が至近となり、船長Aが、B船との衝突の危険を感じ、電子ホーンを鳴らして左舵を取ったが、平成27年3月21日06時25分ごろ、その右舷中央部とB船の右舷船首部とが衝突した。</p> <p>船長Aは、B船に近づき、船長Bに救助の可否を確認した後、B船が自力で付近の護岸に移動する様子を監視していた。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、釣り客6人を乗せ、隅田川の係留地を発し、千葉県富津市沖の釣り場に向け、豊洲運河を約1.6knの対水速力で手動操舵により航行していた。</p> <p>B船は、船長Bが、操舵室の左舷側で踏み台に腰を掛け、豊洲運河の中央部を南東進して本件交差部に入り、いつものように左右の運河から本件交差部に進入する船の有無を左右交互に2回ずつ確認し、船首方を見たところ、A船の右舷を至近に認め、操縦レバーで主機を中立運転としたが、A船と衝突した。</p> <p>船長Bは、釣り客6人及びA船の乗船者に怪我がないことを確認した後、船首が浸水している状況を見て、沈没を避けようと主機を前進にかけ、B船の船首を護岸近くの浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>B船は、釣り客6人を護岸に降ろし、海上保安庁に事故の発生を通報した後、作業船に吊り上げられて台船に載せられ、付近の係留場所へ運ばれた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約2.5m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本件交差部には、北西側に幅約80mの豊洲運河が、北東側に幅約170mの^{しのめ}東雲東運河及び東雲北運河に接続する水路が、南側に幅約100mの辰巳運河が、南西側に幅約100mの東雲運河につながる運河が、それぞれ接続していた。</p> <p>船長Aは、左舷船首方から接近して来るB船に対し、A船が針路を左に変えれば、B船も針路を右に変えて接近することになるかもしれないと思い、B船が至近になるまで舵を取ることができなかった。</p> <p>船長Aは、約6年間A船に乗船しており、平成27年1月20日から本事故時の作業場所と係留地とをほぼ毎日往復していた。</p> <p>B船は、主機回転数毎分（rpm）約1,200以下では、船首が浮上して死角が生じるが、本事故時は、約1,400rpmであった。</p>

	<p>B船は、本事故時、操舵室左舷側のドアを開け、右舷側のドアを閉めていた。</p> <p>船長Bは、本件交差部に向けて南東進中、前方に注意を向けていなかったため、接近しているA船に気付かなかった。</p> <p>船長Bは、本事故時、音響信号を聞いておらず、衝突時の衝撃を感じなかった。</p> <p>B船の釣り客3人は、操舵室後方の一段下がった船室にいて、残りの釣り客は船室上部の船尾側にいた。</p> <p>船長Bは、約39年の遊漁船業の操船経験があり、本事故発生場所付近の航行経験も豊富であった。</p> <p>船長A、船長B及び釣り客6人は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり A なし、B なし A なし、B なし</p> <p>A船は、江東区の辰巳運河を北進中、船長Aが、左舷船首方から接近して来るB船を認めて右側に寄って航行し、B船が針路を変えて左舷対左舷で通過するものと思われ、針路及び速力を保持して航行を続けたことから、B船が至近に接近し、左舵を取ったものの、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、江東区の豊洲運河を南東進中、船長Bが、前方の見張りを適切に行っていなかったことから、本件交差部に入って東西方向へ航行する船の有無を確認し、船首方を見たところ、至近にA船を初めて認めて主機を中立運転としたものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、江東区の本件交差部において、A船が辰巳運河を北進中、B船が豊洲運河を南東進中、船長Aが、左舷船首方から接近して来るB船を認めて中央部より右側に寄って航行し、B船が針路を変えて左舷対左舷で通過するものと思われ、針路及び速力を保持して航行を続け、また、船長Bが、前方の見張りを適切に行っていなかったため、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"> ・ 常時適切な見張りを行うこと。 ・ 針路を変えずに接近する船舶を認めた場合、早期に警告信号を行い、衝突を避けるための最善の動作をとること。

付図1 事故発生経過概略図

