

船舶事故調査報告書

平成30年9月5日


運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突
発生日時	平成29年7月9日 20時50分ごろ
発生場所	京浜港東京第2区レインボーブリッジ付近 晴海信号所から真方位222° 1,700m付近 (概位 北緯35°38.1′ 東経139°45.7′)
事故の概要	警備艇らいちょうは、西南西進中、また、プレジャーボート ^{ケー} K-SMILEは、南進中、両船が衝突した。 K-SMILEは、船長及び同乗者が負傷し、左舷船首部に亀裂等を生じ、また、らいちょうは、右舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成29年7月12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 警備艇 らいちょう、4.6トン 294-23746東京、内閣府 9.00m (Lr) × 2.60m × 1.47m、FRP ディーゼル機関2基、330kW (合計)、平成19年11月 B プレジャーボート K-SMILE、3.1トン 260-47390東京、個人所有 5.94m (Lr) × 2.48m × 1.04m、FRP ディーゼル機関、165.5kW、平成24年7月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 32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 平成16年5月21日 免許証交付日 平成26年2月10日 (平成31年5月20日まで有効) 乗組員A 男性 49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 平成3年9月25日 免許証交付日 平成28年7月20日 (平成33年9月24日まで有効) B 船長B 男性 45歳

	<p>二級小型船舶操縦士</p> <p>免許登録日 平成24年12月26日</p> <p>免許証交付日 平成24年12月26日</p> <p>(平成29年12月25日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし</p> <p>B 軽傷 5人(船長B及び同乗者4人)</p>
損傷	<p>A 右舷船首部に擦過傷</p> <p>B 左舷船首部に亀裂及び擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約2.6m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期</p>
事故の経過	<p>A船は、船長A及び乗組員Aが乗り組み、同乗者1人を乗せ、法定灯火を表示し、平成29年7月9日20時00分ごろ東京都中央区(以下区名については、「東京都」を省略する。)の警視庁東京湾岸警察署隅田川水上派出所係船場を出発し、港区の警視庁東京湾岸警察署棧橋(以下「本件棧橋」という。)に向かった。</p> <p>A船は、船長Aが操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて操船に、乗組員Aが操舵室左舷側の椅子に腰を掛けて見張りにそれぞれ当たって、有明西運河を通過した後左転し、周囲に他船を認めなかったため、芝浦ふ頭側の本件棧橋に向けて約23ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で西南西進した。</p> <p>A船は、船長Aが、レインボーブリッジの下を通過する際、右舷船首方にある「レインボーブリッジの芝浦ふ頭側橋脚下部に設置された照明」(以下「本件照明」という。)の明かりが眩しいと感じながらレインボーブリッジの下を通過し、20時50分ごろ右舷方至近にB船を認めた直後、右舷船首部がB船の左舷船首部に衝突した。(写真1参照)</p>  <p>写真1 本件照明(平成29年8月2日撮影)</p> <p>A船は、船長Aが、機関を中立運転とし、船長B及びB船の同乗者の負傷の有無、B船の損傷の状況及び自力で航行可能かどうかを確かめた後、東京湾岸警察署に本事故の発生を通報した。</p> <p>A船は、乗組員Aが操船し、B船を先導して本件棧橋に着岸した。</p> <p>B船は、船長Bが乗り組み、同乗者4人を乗せ、法定灯火等を表示</p>

	<p>し、17時00分ごろ江東区の夢の島マリナーを出発し、港区の台場公園沖に向かった。</p> <p>船長Bは、操舵室右舷側の椅子に腰を掛けて船首方の見張りを行って操船に当たり、台場公園沖に向けて、レインボーブリッジの下を通過し、約13knの速力で南進中、20時50分ごろ左舷方至近にB船に向かって来るA船の右舷船首部を認めた直後、B船とA船とが衝突した。</p> <p>船長B及び同乗者4人は、衝突の衝撃で船体に身体を打ち付けた。</p> <p>B船は、船長Bが、海上保安庁に本事故発生 of 通報を行った後、A船に先導されて操船し、本件棧橋に着岸した。</p> <p>船長B及び同乗者4人は、後日、医院で診察を受けたところ、船長Bが、頸椎捻挫等、同乗者4人が、打撲等と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>夜間、京浜港東京第2区のレインボーブリッジ付近の両岸には、レインボーブリッジ橋脚下部に設置された照明のほか、街灯などの明かりが多数存在している。(写真2参照)</p>  <p>写真2 A船操縦席から見たレインボーブリッジ付近(平成29年8月2日撮影)</p> <p>船長Aは、A船が、20knの速力を超えると船首浮上に伴う船首死角ができるので、高速時には、プラスチック製フェンダーを椅子の上に置きその上に腰を掛けて船首死角を補って操船していた。</p> <p>船長Aは、本事故時、レーダーを使用していなかった。</p> <p>B船は、本事故時、船首死角もなく、視界は良好であった。</p> <p>船長Bは、本事故時、目視による見張りを重視し、レーダーを作動させていたが、使用していなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A あり、B あり</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、京浜港東京第2区のレインボーブリッジ付近を23knの速力で西南西進中、船長Aが、目視により船首方のみの見張りを行い、</p>

	<p>レーダーを活用して周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、右舷方から接近するB船に至近まで気付かず、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、右舷船首方の芝浦ふ頭側の陸岸付近に、本件照明のほか、街灯やふ頭に設置された照明などの明かりにより、他船の灯火が認識しづらい状況下、右舷方から接近するB船の灯火が背景の明かりに紛れ、B船に気が付かなかったものと考えられる。</p> <p>B船は、京浜港東京第2区のレインボーブリッジ付近を南進中、船長Bが、目視により船首方のみ見張りを行い、作動させていたレーダーを活用して周囲の見張りを適切に行っていなかったことから、左舷方から接近するA船に至近まで気付かず、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、夜間、京浜港東京区第2区レインボーブリッジ付近において、他船の灯火が陸岸からの明かりにより認識しづらい状況下、A船が、西南西進中、B船が、南進中、船長A及び船長Bが、共に目視により船首方のみ見張りを行い、レーダーを活用して周囲の見張りを適切に行っていなかったため、両船が衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・航行中においては、船首方のみでなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。 ・都市部の夜間航海においては、港内の陸上施設のライトアップ照明及び街灯等陸岸に多くの照明がある状況下、他船の灯火が陸岸の明かりに紛れて認識しづらいことに留意し、安全な速力とするとともに、目視だけの見張りに頼らず、レーダーを活用すること。

付図1 事故発生場所概略図

