

船舶事故調査報告書

平成30年10月24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	平成30年5月21日 09時05分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区汐見運河 洲崎三等三角点から真方位158°580m付近 (概位 北緯35°39.7′ 東経139°48.9′)
事故の概要	引船第2三福丸は、東進中、また、引船第一英丸は、漂泊中、両船が衝突した。
事故調査の経過	平成30年5月31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 引船 第2三福丸、14トン 230-15983東京、三福航運株式会社 B 引船 第一英丸、8.5トン 232-9985東京、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし B 軽傷1人（船長B）
損傷	A なし B 右舷船尾部の舷縁上部に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	A 船は、船長Aが1人で乗り組み、汐見運河内のJR京葉線鉄道橋の橋脚間（可航幅約80m）を約5.0ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により東進した。 船長Aは、右舷船首方の護岸の状況を見ながら航行し、視線を前路に戻したところ、先行していたB船が前路で漂泊を始めていることに気づき、機関を全速力後進としたものの、A船の船首部とB船の右舷船尾部とが衝突したのを認めた。 B船は、船長Bが1人で乗り組み、汐見運河内にある造船所の護岸を発し、JR京葉線鉄道橋の橋脚間を約5.7knの速力で東進した。 船長Bは、橋脚間を抜け、橋脚の東端から約50m東方の少し広い場所に出たので、造船所で取り付け直した発電機のカバーの状況を確認しようと思い、機関を中立運転として漂泊を始めてまもなく、操縦席を離れて機関室へ入ろうとしたとき、衝突の衝撃を受けた。 船長Bは、漂泊しようとした際、船尾方の状況を確認していなかった。

<p>分析</p>	<p>A船は、東進中、船長Aが、右舷船首方の護岸の状況を見ていて前路の見張りを適切に行っていなかったことから、先行していたB船が漂泊を始めたことに気付くのが遅れ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、東進中、船長Bが、船尾方の状況を確認せずに機関を中立運転として漂泊を始めたことから、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、B船が先行し、A船及びB船が共に東進中、船長Aが右舷船首方の護岸の状況を見ていて前路の見張りを適切に行っておらず、また、船長Bが船尾方の状況を確認せずに機関を中立運転として漂泊を始めたため、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"> ・航行中は、周囲の状況に応じ、長い間前路から視線を外すことなく、常時適切な見張りを行うこと。 ・航行中に漂泊を始めようとする際は、船尾方から接近する他船の存在の有無など、周囲の状況を確認すること。