

船舶事故調査報告書

平成31年1月30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30年8月1日 19時25分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区 東京荒川河口橋橋梁灯（L2灯）から真方位000° 1,400m 付近 （概位 北緯35°39.6′ 東経139°50.7′）
事故の概要	旅客船Celebrity Cruise IIは、北東進中、錨泊中のプレジャーボートヨースリーに衝突した。 ヨースリーは、同乗者1人が負傷し、船首部バウスプリットに亀裂を生じ、また、Celebrity Cruise IIは、左舷船尾部甲板上構造物に破口を生じた。
事故調査の経過	平成30年8月21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 旅客船 Celebrity Cruise II、145トン 130094、株式会社ブルームーンマリン 22.50m×9.00m×2.60m、鋼 ディーゼル機関2基、228kW（合計）、平成元年6月2日 B プレジャーボート ヨースリー、10トン 235-22812東京、株式会社柳屋 10.63m（Lr）×3.90m×2.02m、FRP ディーゼル機関2基、338.40kW（合計）、平成元年8月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 平成28年12月15日 免状交付年月日 平成28年12月15日 免状有効期間満了日 平成33年12月14日 B 船長B 男性 54歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成25年10月31日 免許証交付日 平成25年10月31日 （平成30年10月30日まで有効）

死傷者等	A なし B 軽傷 1人(同乗者)
損傷	A 左舷船尾部甲板上構造物に破口 B 船首部バウスプリットに亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好 水象：川面 平穏、潮汐 上げ潮の末期、潮流 北流(流速不詳) 日没時刻：18時46分ごろ
事故の経過	<p>A船は、船長A及び機関長が乗り組み、接客係4人及び旅客140人を乗せ、花火大会を観覧する目的で、平成30年8月1日18時30分ごろ、法定灯火を表示し、荒川に架かる高速湾岸荒川橋北方水域に向けて京浜港東京第3区の有明客船ターミナルを出発した。</p> <p>A船は、船長Aが、操舵室中央部の舵輪の前に立って操船に当たり、機関長と共に目視により見張りをを行いながら約8ノットの対地速度で手動操舵により航行した。</p> <p>船長Aは、19時10分ごろ高速湾岸荒川橋下を通過し、周囲に同航する多数の船舶を認め、徐々に減速して北進していたところ、船首方300m付近にB船を視認した。</p> <p>A船は、船長Aが、右舵を取って避航しようとしたが、右舷方に同航する屋形船がいて右舵を取れず、主機を中立運転とし、漂泊して様子を見ていたところ、予想以上に風潮流に圧流されてB船に50～100m付近まで接近した。</p> <p>A船は、船長Aが、屋形船を含む多数の船舶を周囲に認め、主機を後進と中立運転とを交互に操作して漂泊し、観覧場所を探していたところ、北東方に開いた場所を見付け、B船の船首方20m付近を北東方に回頭しながら極微速度で前進していた際、19時25分ごろ風潮流に圧流されて左舷船尾部がB船の船首部に衝突した。</p> <p>A船は、船長Aが、旅客に負傷者がいないことを確認し、安全な場所に移動した後に本事故発生の連絡等を行おうと思い、118番通報を行わずに衝突場所付近で漂泊していたところ、海上保安庁の調査を受け、花火の観覧を終えた後、21時40分ごろ有明客船ターミナルに着岸した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、職場の上司(以下「同乗者B」という。)ほか同乗者9人を乗せ、花火大会を観覧する目的で、17時40分ごろ、法定灯火を表示し、東京都江東区のマリーナを出発した。</p> <p>B船は、羽田空港沖で景観を楽しんだ後、19時15分ごろ高速湾岸荒川橋北方の水深約5～6mの水域に到着し、船首を南に向け、船首から錨を投下して錨索約30mを伸出して錨泊した。</p> <p>船長Bは、周囲に錨泊及び漂泊している約30数隻の船舶を認め、フライングブリッジで見張りを行っていたところ、南方から真向かい</p>

	<p>の状態に接近するA船を視認し、A船がB船を避けて通過していくと思いき、A船の動静を見ていた。</p> <p>船長Bは、B船の船首方至近をA船が右回頭したので、そのまま通過していくと思っていたところ、A船の左舷船尾部がB船の船首部に衝突したのを認めた。</p> <p>B船は、船室で調理をしていた同乗者Bが衝突の衝撃で左手中指を包丁で切ったものの絆創膏を貼って治療を終え、同乗者Bが118番通報を行い、20時15分ごろまで花火を観覧した後、早めに帰途につき、20時30分ごろ出発したマリナーに着棧した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船 参照)</p>
その他の事項	<p>船長Aは、風潮流があることは分かっていたが、風潮流による圧流に対する認識が甘く、結果的に船首方に行き過ぎてしまい、もっとB船と距離をとって回頭すればよかったと本事故後に思った。</p>
分析 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>A あり、B なし A なし、B なし A あり、B あり</p> <p>A船は、京浜港東京第3区の高速湾岸荒川橋北方水域にておいて、北東進中、風力4の南風が吹き、北流がある状況下、船長Aが、B船の船首方を通過する際、B船と安全な距離を保たずに航行したことから、風潮流に圧流され、B船に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、京浜港東京第3区の高速湾岸荒川橋北方水域において、錨泊中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、京浜港東京第3区の高速湾岸荒川橋北方水域において、風力4の南風が吹き、北流がある状況下、A船が北東進中、B船が錨泊中、船長Aが、B船の船首方を通過する際、B船と安全な距離を保たずに航行したため、風潮流に圧流され、A船がB船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・花火大会観覧など船舶が輻輳する水域を航行する場合は、風潮流の影響を考慮し、他の船舶と安全な距離を保って航行すること。

付図1 事故発生経過概略図



写真1 A船



写真2 B船

