

# 船舶事故調査報告書

令和元年5月22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（防波堤）
発生日時	平成30年3月29日 09時20分ごろ
発生場所	京浜港川崎第2区川崎航路南防波堤 川崎航路第1号灯標から真方位294°710m付近 （概位 北緯35°30.1′ 東経139°47.0′）
事故の概要	遊漁船 <sup>にしきすずきがりせん</sup> 式式鱸狩船は、北西進中、防波堤に衝突した。 式式鱸狩船は、釣り客1人が負傷し、左舷船尾部舷縁上部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年4月20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。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	遊漁船 式式鱸狩船、5トン未満 210-47288東京、個人所有 6.27m (Lr) × 2.25m × 1.00m、FRP ガソリン機関、84.6kW、平成11年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年12月11日 免許証交付日 平成26年2月13日 （平成31年2月23日まで有効） 釣り客A 男性 37歳 操縦免許 なし
死傷者等	軽傷 1人（釣り客A）
損傷	本船 左舷船尾部舷縁上部に擦過傷 防波堤 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客Aほか2人の釣り客を乗せ、平成30年3月29日04時30分ごろ東京都江東区所在のマリーナを出発し、羽田空港沖などの釣り場を移動して遊漁を行った。 本船は、09時00分ごろ川崎航路南防波堤（以下「本件防波堤」

という。)の北側沖約5mのところ、本件防波堤に船首を向けるように漂泊して遊漁を始めた。

船長は、09時19分ごろ、操舵室内右舷側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、釣り客Aが操舵室の左舷船尾側、残りの釣り客2人が操舵室の左舷船首側及び右舷船尾側の座席にそれぞれ腰を掛けた状態で、京浜運河へ向かおうと本船を右へ回頭させた。

船長は、右回頭を行っていたとき、川崎航路内南側寄りを出航する全長約30～40mの貨物船1隻(以下「本件出航船」という。)を認め、間もなく時速約27kmの対地速力で、徐々に本件防波堤に接近しながら北西進した。

船長は、帰港時刻が迫っていたので羽田空港沖を航行して帰港しようと思いき、本件出航船との位置関係から、本件出航船が右方を通過したのちに右へ旋回して川崎航路の沖合へ向かうこととし、一旦機関を中立運転とした。

船長は、本件出航船の船首が本船の右舷正横に並ぶようになった頃、本件出航船の船尾を回ることとし、本件出航船の動きに意識を向けながら、機関を前進として右舵を取って増速し、視線を船首方に戻したとき、本件防波堤に左舷船尾が接近する状況にあることに気付いた。

船長は、舵を使用して本船の左舷船尾を本件防波堤から離そうとし、機関を中立運転としたものの、行きあしがあって本件防波堤に接近するので、操舵室の左舷側に出て両手で本件防波堤側面を押した。

本船は、釣り客Aも本件防波堤に接近していることに気づき、船首方を向いた姿勢で、両手で本件防波堤側面を押さえたものの、09時20分ごろ、海面が低かったので、左舷船尾部が本件防波堤の上部工の底面と海面との間に入り、左舷船尾部舷縁上部が上部工の底面と衝突した(図1参照)。

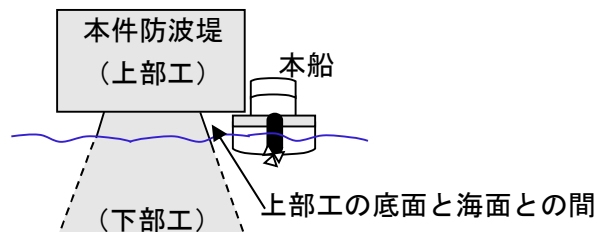


図1 衝突状況略図

釣り客Aは、左舷船尾側の座席に腰を掛けた姿勢で左脚太<sup>もも</sup>腿部が本件防波堤の上部工の底面に当たって負傷した。

船長は、船体の状況を確認したのち帰航を開始し、その後、釣り客が痛がっているのを見て釣り客Aが負傷していることに気づき、帰港

	<p>の途上でマリナーを介して救急車を要請し、10時10分ごろマリナーに帰港後、海上保安庁に連絡した。</p> <p>釣り客Aは、帰港後、救急車で病院に搬送され、左中臀筋<sup>でん</sup>損傷と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 操舵室内前面の状況 参照)</p>
その他の事項	<p>船長は、右回頭後に北西進を始めてから、本件防波堤と約5mの距離で平行に航行していたつもりであったが、本件出航船の動きに意識を向けていたので、徐々に本件防波堤に接近していたことに気付いていなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、帰路についた際、もう少し本件防波堤から離れて航行し、また、一旦機関を中立運転とした後、再び発進したとき、本件防波堤との距離を確認して航行を始めればよかったと本事故後に思った。</p> <p>乗船者は全員救命胴衣を着用していた。</p>
<b>分析</b> 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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、京浜港川崎第2区の本件防波堤の北側沖において、帰港中、本件防波堤に接近している状況下、船長が、本件防波堤から約5m離れていると思い、右舷方の本件出航船の動きに意識を向け、本件防波堤に接近していることに気付かずに右舵を取って航行を始めたことから、左舷船尾部が本件防波堤に更に接近するようになって衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、京浜港川崎第2区の本件防波堤の北側沖において、帰港中、本件防波堤に接近している状況下、船長が、本件防波堤から約5m離れていると思い、右舷方の本件出航船の動きに意識を向け、本件防波堤に接近していることに気付かずに右舵を取って航行を始めたため、左舷船尾部が本件防波堤に更に接近するようになって衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・船体と付近の障害物との距離を確認して航行を始めること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

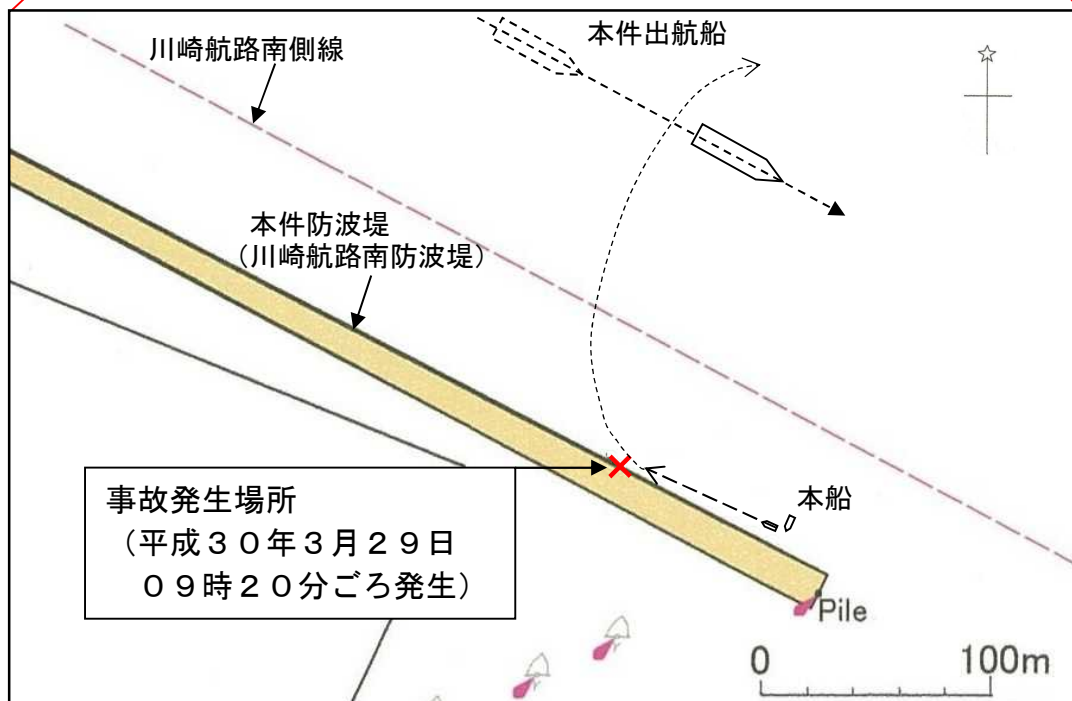
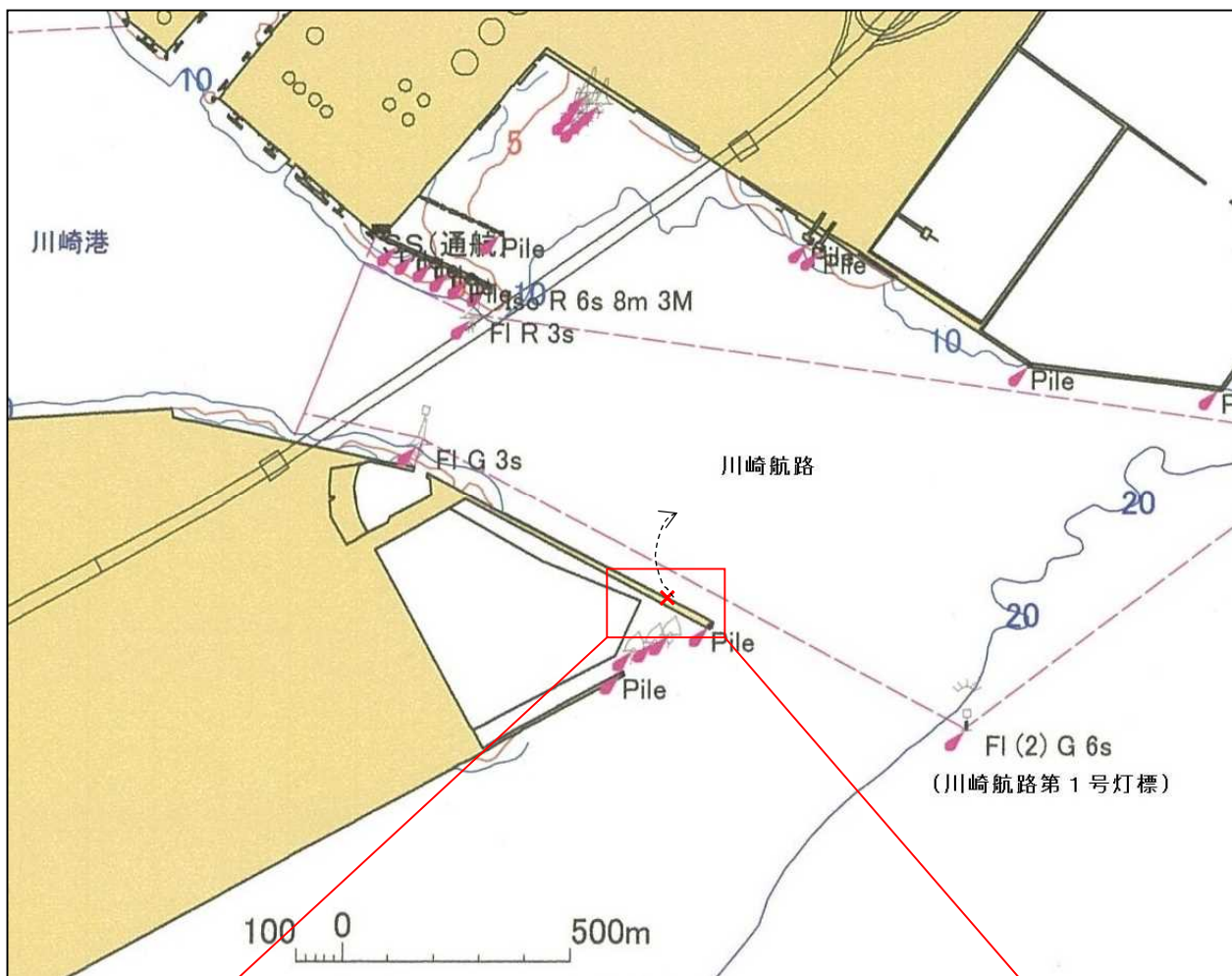


写真1 本船



写真2 操舵室内前面の状況

