

船舶事故調査報告書

令和元年9月4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6月20日 10時15分ごろ
発生場所	千葉県香取市与田浦 <small>なかす</small> 中洲三等三角点から真方位071°930m付近 （概位 北緯35°55.6′ 東経140°31.8′）
事故の概要	遊覧船やよい丸は、遊覧船しのぶ丸を横抱きにして西進中、また、遊覧船香取丸は、南東進中、しのぶ丸と香取丸とが衝突した。 しのぶ丸は、旅客2人が負傷し、右舷船首部舷縁材上面の破損等を生じ、また、香取丸は、船首部船底外板に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	平成30年6月22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 遊覧船 やよい丸、5トン未満 232-31485千葉、個人所有 7.32m (Lr) × 1.71m × 0.49m、木 ガソリン機関、13.24kW、平成11年1月 B 遊覧船 しのぶ丸、5トン未満 232-25955千葉、個人所有 7.34m (Lr) × 1.48m × 0.51m、FRP ガソリン機関、13.24kW、平成8年1月 C 遊覧船 香取丸、5トン未満 232-31903千葉、個人所有 6.68m (Lr) × 1.60m × 0.56m、木 ガソリン機関、13.25kW、平成11年4月
乗組員等に関する情報	A 船長A 女性 77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50年2月7日 免許証交付日 平成25年11月5日 （令和元年5月9日まで有効） B 船長B 女性 81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50年2月7日

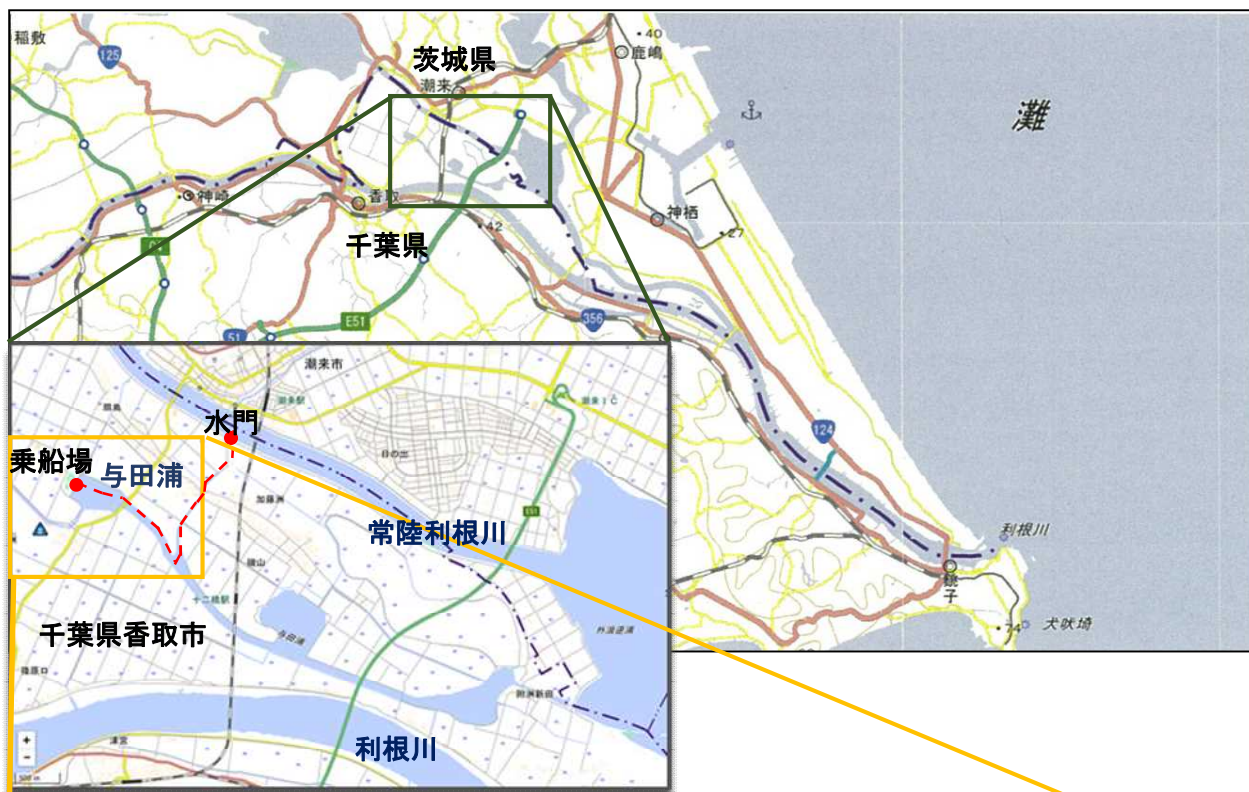
	<p>免許証交付日 平成25年11月5日 (令和元年5月9日まで有効)</p> <p>C 船長C 男性 77歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年2月7日 免許証交付日 平成25年11月5日 (令和元年5月9日まで有効)</p>
死傷者等	<p>A なし B 軽傷 2人(旅客) C なし</p>
損傷	<p>A なし B 右舷船首部舷縁材上面に破損、両舷船首部舷縁材に擦過傷、オーニングの支柱に曲損 C 船首部船底外板に擦過傷</p>
気象・海象	<p>気象：天気 霧雨、風向 南東、風力 2、視程 約2km以下 水象：湖上 平穏</p>
事故の経過	<p>A船及びB船は、船長A及び船長Bがそれぞれ1人で乗り組み、旅客10人及び8人をそれぞれ乗せ、与田浦から千葉県香取市新左衛門川を經由して橋めぐりの遊覧の目的で、平成30年6月20日09時30分ごろ与田浦の乗船場をそれぞれ出発し、船長A及び船長Bが、それぞれ船尾で船外機の操縦ハンドルを持って操船し、B船が先航してA船がB船の後方を航行した。</p> <p>A船及びB船は、香取市与田浦川を航行したのち、新左衛門川に沿って航行し、常陸利根川接続部にある水門の手前で折り返して与田浦に向けて船外機により帰航を始めた。</p> <p>船長Bは、10時04分ごろB船が与田浦川を航行中に船外機に不具合が生じ、何度か始動を試みたが再始動できなかったため、口頭で船長AにB船のえい航を依頼した。</p> <p>A船は、10時05分ごろA船の船首部のステイにとって繫いだロープを船長BがB船の船首部において両手で掴んだ状態でB船を右舷側に横抱きとした船列(以下「A船船列」という。)を構成し、船長AがB船の状態を見ながら船外機を操縦し、約1.5ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行を再開した。</p> <p>A船船列は、与田浦橋を通過して同橋西方に至ったところ、船長A及び船長Bが共に右舷船首方約100mのところA船船列に向かって接近するC船に気付き、船長Aが立ち上がって手を振るとともに声で合図したが、10時15分ごろB船の右舷船首部とC船の船首部とが衝突した。</p> <p>船長Bは、衝突の衝撃で落水し、付近にいた釣り船に救助され、与田浦の乗船場に移送された。</p>

	<p>B船の旅客1人（以下「旅客B₁」という。）は、B船の右舷側最前列の座席に座っていたところ、旅客区画を覆うオーニングの最前部の支柱で頭部を強打した。</p> <p>B船の別の旅客1人（以下「旅客B₂」という。）は、B船の右舷側の船首から2列目の座席で立った姿勢でいたところ、衝突の衝撃でバランスを崩してオーニングの支柱に身体が当たった。</p> <p>B船の旅客全員は、来援した別の船に移乗し、与田浦の乗船場に戻った。</p> <p>旅客B₁及び旅客B₂は、本件船頭組合が要請した救急車で病院に搬送され、旅客B₁が頭部打撲傷と、旅客B₂が後日別の診療所で頸部捻挫及び背部挫傷とそれぞれ診断された。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、B船の旅客1人から電話で各船長が所属する船頭組合（以下「本件船頭組合」という。）に救助の要請があり、B船の救助に向かう目的で、10時14分ごろ与田浦の係船地を出発し、船尾部の操縦席に腰を掛けた姿勢で与田浦橋の南西端の橋脚を目標として約15knの速力で南東進した。</p> <p>船長Cは、与田浦橋が近くなったところ、船首方の状況を確認する目的で立ち上がると同時にC船がB船と衝突してB船の船首部に乗り上がったことに気付いた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 事故発生経過概略図（拡大）、付図3 A船船列の横抱き状況、写真1 B船が横抱きされていた状況、写真2 A船船首のロープ、写真3 B船、写真4 C船、写真5 C船の死角の状況、写真6 船長Cの操縦していた状況 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船、B船及びC船は、有効な音響信号器具として笛1個を甲板下部にある物入れに備えており、すぐに取り出して使用できる状態ではなかった。</p> <p>船長Aは、これまで使用したことがなかったので、A船船列の存在を知らせる有効な音響信号を行うことを思いつかなかったと本事故後に思った。</p> <p>A船及びB船は、客席の天井部に常設のオーニングを張っていた。</p> <p>C船は、雨天の際、オーニングを張っており、風除けの部分が高くなっていた。</p> <p>船長Cは、ふだん、船尾部で腰を掛けた姿勢で操船に当たれば、オーニングの風除けの部分により正船首方約15°の範囲に船首浮上によって死角が生じることを知っていたので、身体を左右に移動させて脇から見たり、腰を上げて目線を高くしたりして、操船に当たっていた。</p> <p>船長Cは、本事故当時、B船が与田浦橋東方の新左衛門川付近で運航不能となっている旨の連絡を受けた際、A船とB船が、同じ団体の</p>

	<p>旅客を乗せて共に停船して救助を待っているはずなので、与田浦橋西方にはいないと思い、与田浦橋の橋脚を目標として航行しており、死角を補う見張りをおろそかにしていたと本事故後に思った。</p> <p>船長Cは、船長A及び船長Bが女性の船頭であったので、心配になり、急いで救助に行こうとして、慌てていたと本事故後に思った。</p> <p>本件船頭組合の各船は、緊急時の連絡手段として各船長が私用の携帯電話を使用していたので、同電話を所持していない船長と連絡を取ることができなかった。</p> <p>船長Cは、船長Bが私用の携帯電話を所持しているのを知っていたので、船長Bに連絡を取ってB船の場所を確認していれば良かったと本事故後に思った。</p> <p>本件船頭組合には、遊覧船の安全運航マニュアルに安全運航に関する事項が定められていたが、緊急時の船長同士の連絡体制等についての規則が定められていなかった。</p> <p>A船、B船及びC船は、定員分の救命胴衣を積載していた。</p> <p>船長A、船長B、船長C並びにA船及びB船の旅客は、全員が救命胴衣を着用していなかった。</p> <p>小型船舶の暴露甲板では、救命胴衣の着用義務が課されていたが、周囲に高さ75cm以上の柵等の船外への転落を防止する設備が設けられている場合には、着用努力義務とされており、A船、B船及びC船には同設備が設けられておらず、船長A、船長B及び船長Cは、同胴衣を着用する必要があった。</p> <p>(付図4 C船の死角の状況 参照)</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 なし C あり</p> <p>A なし、B あり C なし</p> <p>A なし、B なし C なし</p> <p>A船船列は、与田浦橋西方において、船長BがA船と繋いだロープを両手で掴んだ状況下、西進中、船長Aが、B船の横抱き状態を見ていて、右舷船首方に接近するC船に気付くのが遅れたことから、C船を避航する措置を採ることができず、船長Aが立ち上がった状態で手を振って声で合図したものの、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、与田浦橋西方において、船首方に死角が生じた状況下、与田浦橋に向かって南東進中、船長Cが、A船及びB船が共に与田浦橋西方にはいないと思い、船首方で西進するA船船列に気付かずに航行を続けたことから、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、B船が与田浦橋東方の新左衛門川付近で運航不能となっている旨の連絡を受け、A船及びB船が共に停船して救助を待っているはずなので、A船及びB船が与田浦橋西方にはいないと思ったもの</p>

	と考えられる。
原因	<p>本事故は、与田浦内において、A船船列が西進中、C船が南東進中、船長Aが、右舷船首方に接近するC船に気付くのが遅れたため、C船を避航する措置を採ることができず、また、船長Cが、A船及びB船が与田浦橋西方にはいないと思い、船首方で西進するA船船列に気付かず航行を続けたため、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>香取市遊覧船事業者は、本事故後、本件船頭組合長である船長Cに対し、安全運航及び救命胴衣の着用の徹底を申し合わせ、同組合員である船長A及び船長Bにも同様に周知した。</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。また、香取市遊覧船事業者は、次の事項について、船長Cを含めて本件船頭組合の所属する船長に指導し、周知徹底すること。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・航行中にオーニングにより船首方に死角が生じる場合、船長は、前方が見える高さの台に座り、目線の位置を高くするなどして、船首方の死角を補う適切な見張りを行うこと。 ・常時、有効な音響信号を行えるよう準備しておき、接近する他船に注意し、同船に危険を感じた際、同船に自船の存在を知らせること。 ・船長は、暴露甲板においては、自らが救命胴衣を着用するとともに乗船する旅客全員に同衣を着用させることが望ましい。 ・本件船頭組合は、万一来航に備え、各船船長の携帯電話に常時連絡を取れる体制を整備し、確実に連絡を取ること。 ・他船をえい航する際、他船と連結する場合は、えい航索を船体構造物に固定すること。

付図1 事故発生経過概略図



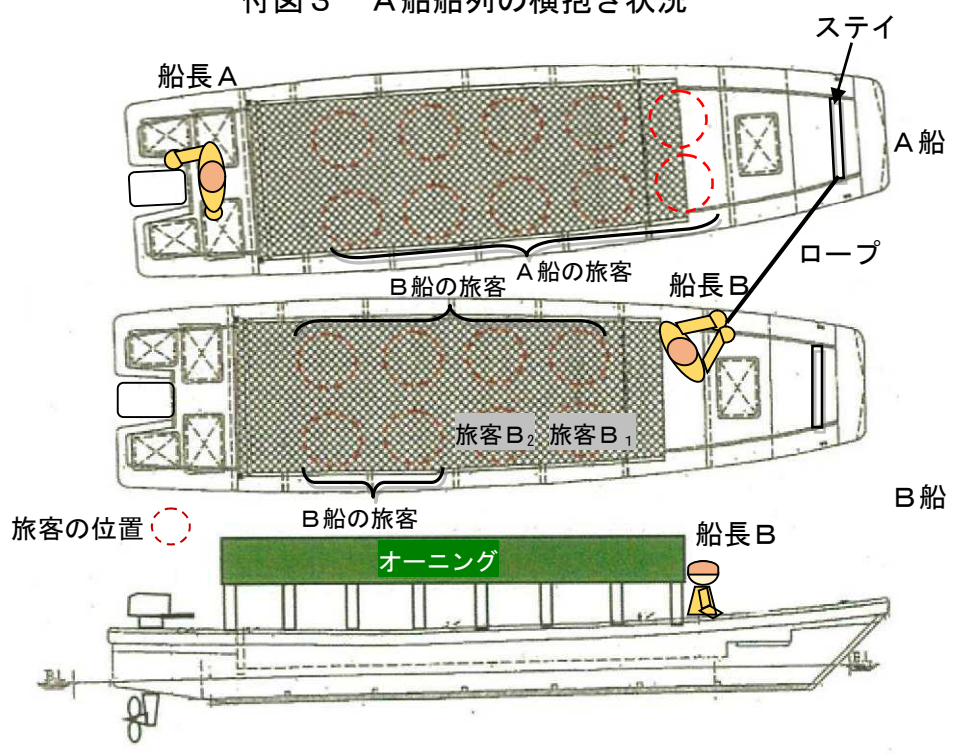
加藤洲十二橋めぐり周遊コース - - - - -



付図2 事故発生経過概略図（拡大）



付図3 A船船列の横抱き状況



付図4 C船の死角の状況

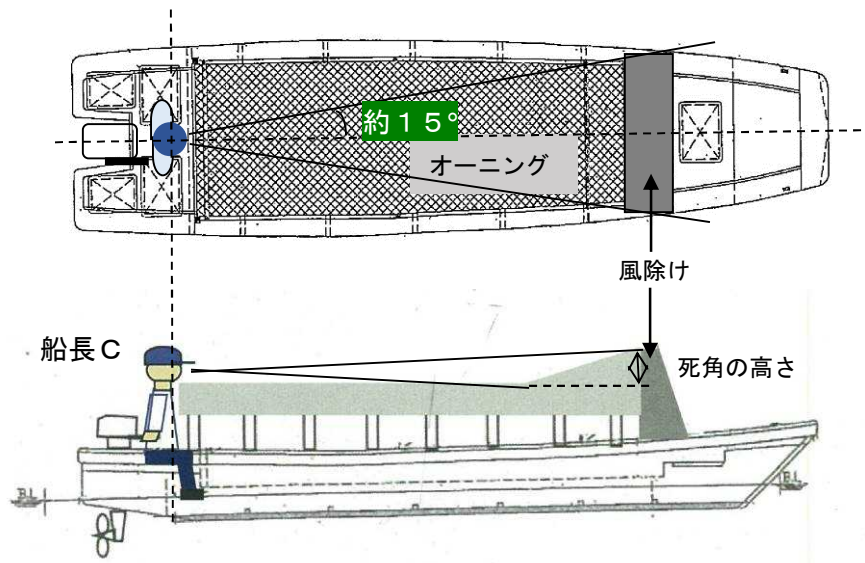


写真1 B船が横抱きされていた状況



写真2 A船船首のロープ



写真3 B船



写真4 C船



写真5 C船の死角の状況



写真6 船長Cの操縦していた状況

