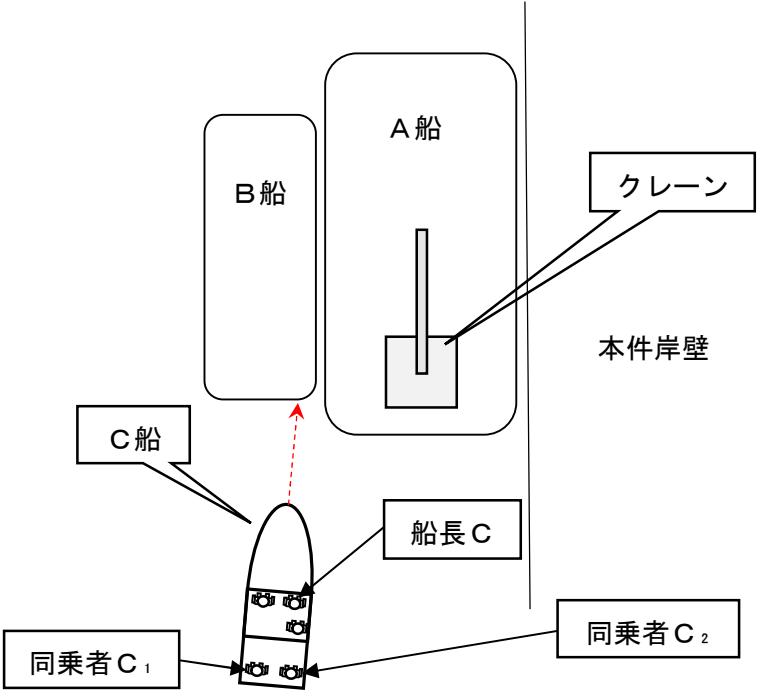


船舶事故調査報告書

令和2年6月3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31年3月24日 11時55分ごろ
発生場所	京浜港東京区京浜運河 京浜港 ^{あおみ} 青海信号所から真方位300° 1.2海里（M）付近 （概位 北緯35° 37.6′ 東経139° 45.2′）
事故の概要	クレーン台船第31号 ^{なわきだ} 縄定丸及び台船D-70は、係船中、また、プレジャーボートシーガル23は、北進中、シーガル23が第31号縄定丸及びD-70に衝突した。 シーガル23は、船長及び同乗者2人が負傷し、船首及び右舷船首部外板に亀裂等を生じ、また、第31号縄定丸は、左舷船尾部に擦過傷を生じ、D-70は、右舷船尾部に凹損を生じた。
事故調査の経過	平成31年3月25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 クレーン台船 第31号縄定丸、不詳 なし、株式会社縄定 24.00m (Lr) × 9.00m × 1.80m、鋼 機関なし、不詳 B 台船 D-70、不詳 なし、株式会社縄定 18.00m (Lr) × 7.50m × 1.20m、鋼 機関なし、不詳 C プレジャーボート シーガル23、3.2トン 230-53642東京、株式会社江戸川造船所 6.35m (Lr) × 2.51m × 1.46m、FRP ガソリン機関、147.1kW、平成26年3月
乗組員等に関する情報	C 船長C 男性 53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29年10月5日 免許証交付日 平成29年10月5日 （令和4年10月4日まで有効） 同乗者C ₁ 男性 55歳

	同乗者C ₂ 男性 61歳
死傷者等	A なし B なし C 重傷 2人（同乗者C ₁ 及び同乗者C ₂ ）、軽傷 1人（船長）
損傷	A 左舷船尾部に擦過傷 B 右舷船尾部に凹損 C 船首及び右舷船首部外板に亀裂及び破口
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の末期
事故の経過	<p>A船は、京浜運河にある冷蔵倉庫会社が管理する工場前の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に入船右舷着けとし無人の状態に係船していたところ、C船が左舷船尾部に衝突した。</p> <p>B船は、A船の左舷側に入船右舷着けで係船し、作業員が甲板上で作業中、C船が右舷船尾部に衝突した。</p> <p>C船は、船長Cが1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、クルージングの目的で、平成31年3月24日08時38分ごろ東京都江戸川区所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出航した。</p> <p>C船は、船長Cが操舵室右舷前部側の操縦席に腰を掛けて操船に当たり、同乗者2人が操舵室の左舷前部側及び右舷後部側の座席、残りの同乗者2人（以下「同乗者C₁」及び「同乗者C₂」という。）が後部甲板の左舷側及び右舷側の座席にそれぞれ腰を掛けた状態で、約18knの速力（対地速力、以下同じ。）で、手動操舵により京浜運河の東側護岸寄りを北進した。</p> <p>C船は、東京都品川区品川ふ頭橋の下を通過する際、一旦、京浜運河の中央側を航行し、同橋を通過後、再度、京浜運河の東側護岸寄りに進路を戻したところ、船長Cが、本件岸壁に係船されているA船及びB船を認めた。</p> <p>船長Cは、C船が、この進路で航行すれば、横距離がB船の左舷方約20m～30m離れることになるので、このままの進路で安全に通過できると思い、後方を振り向いた姿勢で同乗者と会話をしながら右手で操舵ハンドル上部を持ち、北進中、11時55分ごろ、船首方至近にA船及びB船を認め、あわてて操舵ハンドルを左手に持ち替えて、右手でスロットルレバーを中立にしたものの、右舷船首部がA船の左舷後部に衝突し、続けてB船の右舷後部に衝突して停止した。</p> <p>B船上で作業中の作業員は、本事故に気付き、東京消防庁及び海上保安庁に救助を要請するとともに本事故の発生を通報した。</p> <p>船長Cは同乗者4人と共に、B船作業員の通報によって来援した東京消防庁救助艇により救助され、本件岸壁の対岸の棧橋へ移送された後、救急車で品川区所在の病院に搬送され、船長Cが前頭部挫創、左手部打撲及び左下肢打撲、同乗者C₁が上顎骨骨折、同乗者C₂が顔面</p>

	<p>多発骨折及び右眼^{がんけん}挫創とそれぞれ診断された。(図1参照)</p>  <p>図1 C船の船長及び同乗者配置状況図</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船及びB船、写真2 A船の損傷状況(左舷船尾部)、写真3 B船の損傷状況(右舷船尾部)、写真4 C船、写真5 C船の損傷状況(船首部)、写真6 C船の損傷状況(右舷船首部) 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長Cは、プレジャーボートの操船経験が約2年あり、本船と同型のプレジャーボートの操船が9回目で、本事故現場付近で操船した経験が複数回あり、以前、本件マリーナから、C船を3回レンタルしたことがあった。</p> <p>船長Cは、後方の同乗者との会話に気をとられ、後方に振り向いた姿勢で、後方の同乗者と会話をしていたので、船首方の見張りがおろそかになり、また、右に舵が切られていた状態で、A船とB船に向かう態勢となって航行していることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>C船は、本事故当時、操舵室の船首方に見張りに支障となる障害物がなく、また、船首浮上による死角は生じていなかった。</p> <p>船長C及び同乗者4人は、救命胴衣を着用していた。</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 なし、B なし、C あり</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A なし、B なし、C なし</p> <p>A船は、本件岸壁に入船右舷着けで係船中、C船が衝突したものと考えられる。</p>

	<p>B船は、A船に入船右舷着けで係船中、C船が衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、京浜運河を北進中、船長Cが、係留中のA船及びB船を認めた際、横距離がB船の左舷方約20m～30m離れているので、このままの進路で安全に通過できると思い、後方に振り向いた姿勢で同乗者と会話をしながら右手で操舵ハンドルの上部を持ち、航行を続けたことから、A船とB船に向かっていることに気付かず、A船及びB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Cは、後方の同乗者との会話に気をとられている間に、C船の舵が右に回っていた可能性があると考えられるが、どのようにして舵が右に回っていたのか覚えていなかった。</p>
原因	<p>本事故は、C船が、京浜運河を北進中、船長Cが、係留中のA船及びB船を認めた際、このままの進路で安全に通過できると思い、後方に振り向いた姿勢で同乗者と会話をしながら航行を続けたため、A船とB船に向かっていることに気付かず、係船中のA船及び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"> ・ 操船者は、航行中、航行の支障となる可能性のある係留船を認めた場合、通過するまで、十分な距離を保って航行できるよう、常時、周囲の適切な見張りを行うこと。 ・ 操船者は、同乗者との会話に夢中になることなく操船に専念すること。

付図1 事故発生経過概略図

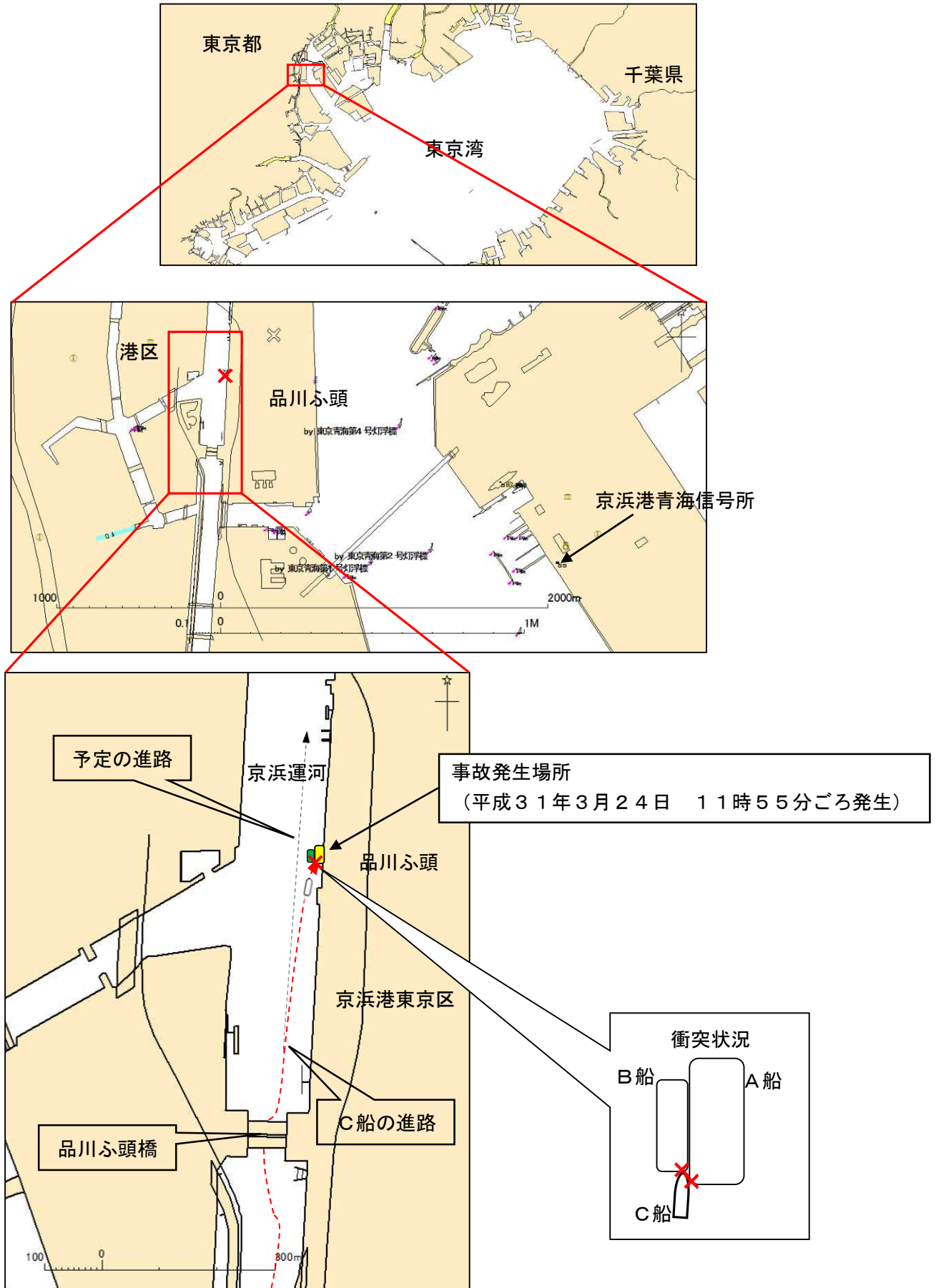


写真1 A船及びB船

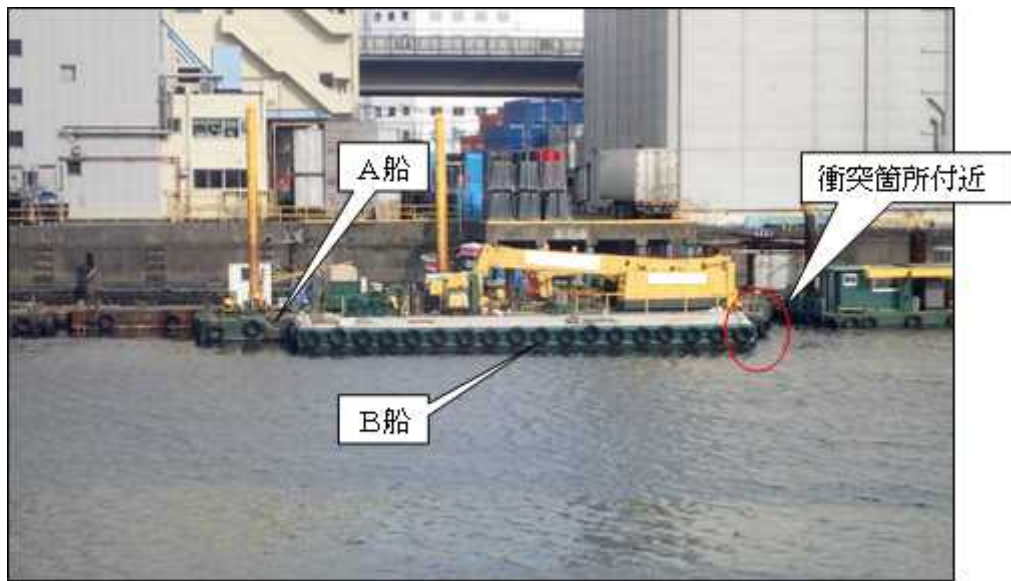


写真2 A船の損傷状況（左舷船尾部）



写真3 B船の損傷状況（右舷船尾部）



写真4 C船



写真5 C船の損傷状況（船首部）



写真6 C船の損傷状況（右舷船首部）

