

## 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

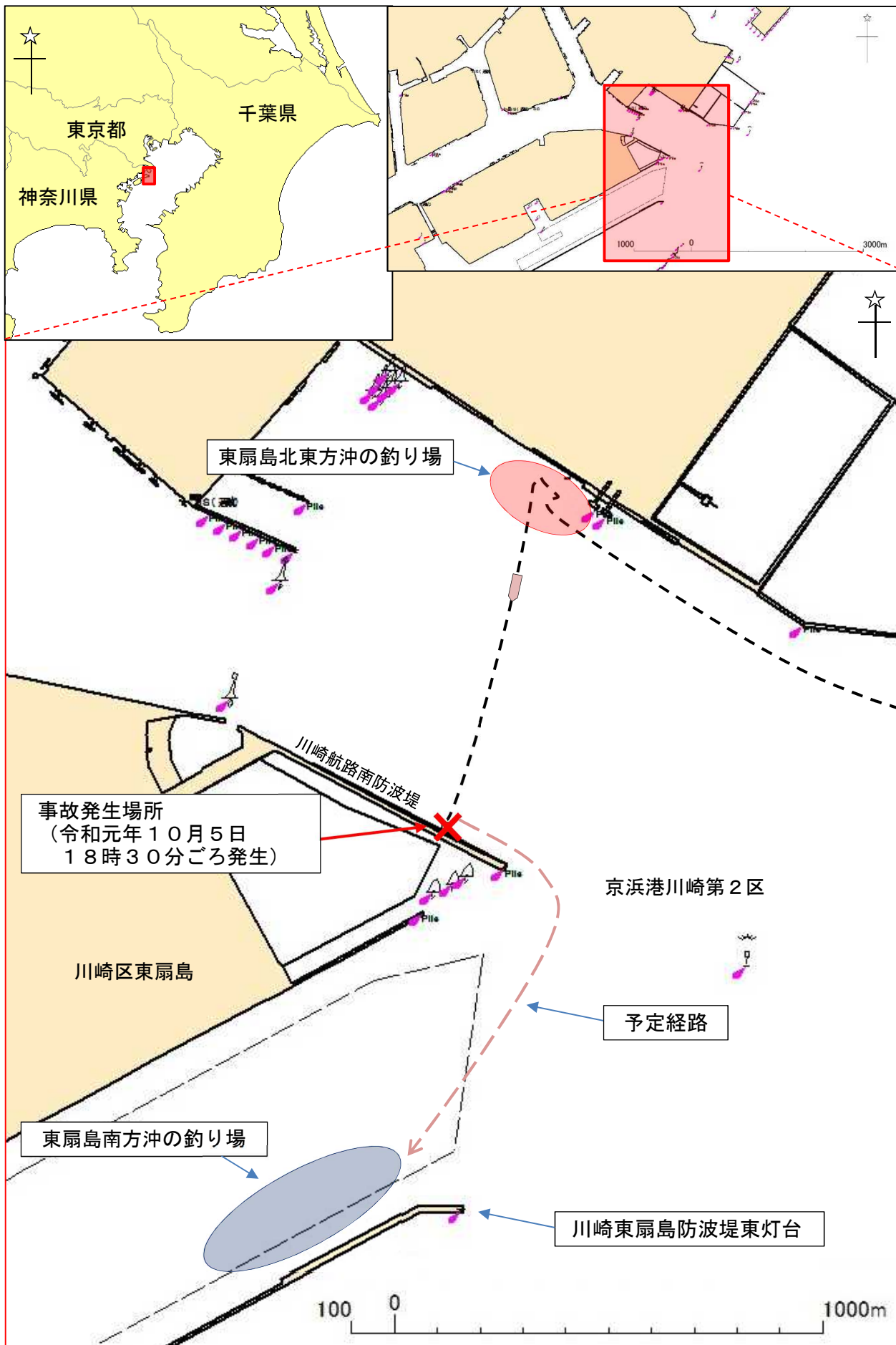
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和元年10月5日 18時30分ごろ
発生場所	京浜港川崎第2区川崎航路南防波堤 川崎東扇島防波堤東灯台から真方位357° 890m付近 （概位 北緯35° 30.2′ 東経139° 46.9′）
事故の概要	遊漁船第二十一吉野丸 <sup>よしの</sup> は、南南西進中、防波堤に衝突した。 第二十一吉野丸は、船長及び釣り客6人が負傷し、船首部に折損を生じ、防波堤は、コンクリート部に欠損等を生じた。
事故調査の経過	令和元年10月11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	遊漁船 第二十一吉野丸、14トン 235-37900東京、株式会社吉野屋（A社） 13.90m（Lr）×3.94m×1.40m、FRP ディーゼル機関、482.00kW、平成9年9月
乗組員等に関する情報	船長 男性 34歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成27年11月13日 免許証交付日 平成27年11月13日 （令和2年11月12日まで有効）
死傷者等	軽傷 7人（船長及び釣り客6人）
損傷	本船 船首部に折損 防波堤 コンクリート部に欠損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3～4、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：17時21分ごろ
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客7人及び知人1人を乗せ、令和元年10月5日17時00分ごろ京浜港川崎区東扇島北東方沖の釣り場に向けて東京都江東区所在の定係地を出発した。 本船は、17時40分ごろ釣り場に到着して漂泊を開始し、釣り客が約30分間釣りを行ったが、釣果がなかったので、釣り場を変更することとし、釣り客及び知人が舷側等に設けられた座席に腰を掛け、

	<p>船長が操舵室天井の窓から顔を出して見張りを行いながら、東扇島南方沖の別の釣り場に向けて移動を開始した。</p> <p>本船は、船長が、南風が少し強くなってきたので、釣り客等に波しぶきがかからないよう、南南西方の川崎航路南防波堤（以下「本件防波堤」という。）との距離を30～40m隔てて本件防波堤沿いに南東進する予定で、本件防波堤に向けて減速と増速を繰り返しながら5～10ノットの対地速力で南南西進した。</p> <p>本船は、船長が、日没後で周囲が暗く、本件防波堤が見え難かったが、背景の街の明かりにより本件防波堤の影を視認できていたので、目視で本件防波堤までの距離を把握できると思い、操舵室天井の窓から顔を出した状態で見張りを続け、本件防波堤までの距離がまだ離れているように見えていたので、南南西進を続けた。</p> <p>本船は、船長が、波しぶきがかかって顔が濡れたので、一旦操舵室内に顔を引っ込めてタオルで顔を拭いた際、GPSプロッターで本件防波堤に接近していることに気付いて操舵室天井の窓から顔を出し、本件防波堤に約20mまで接近しているのを認め、クラッチレバーを後進に操作したものの、18時30分ごろ船首部が本件防波堤に衝突した。</p> <p>釣り客及び知人は、衝突の衝撃で前方に飛ばされるなどし、船長は、右脇腹を舵輪にぶつけた。</p> <p>船長は、釣り客等の負傷の有無、船体の損傷状況及び浸水がないことを確認した後、A社担当者を通じて携帯電話で本事故の発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>釣り客及び知人は、来援したA社所有の遊漁船に移乗して定係地まで移送された後、救急車で病院に搬送され、釣り客6人が、頭部、顔面、脇腹打撲等と診断された。</p> <p>本船は、船長の操船により自力航行し、京浜港川崎区の棧橋に係留した。</p> <p>船長は、本事故後、右脇腹に痛みを感じ、病院で診察を受けたところ、右胸部及び右前腕部打撲と診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 本事故当時の釣り客等の配置概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船の操船経験が2年6か月以上あり、本事故現場付近の航行経験が年に100回以上あった。</p> <p>船長は、夜間航行中、操舵室の窓越しよりも操舵室天井の窓から顔を出した方が周囲を見やすいので、本事故当時も操舵室天井の窓から顔を出した状態で見張りを行っていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件防波堤までの距離がまだ離れているように見えていたが、日没後で周囲が暗く、本件防波堤が見え難かったので、実際には目測した距離よりも本件防波堤に接近していたのではな</p>

	<p>いかと本事故後に思った。</p> <p>船長、釣り客全員及び知人は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p><b>分析</b></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>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、京浜港川崎第2区において、船長が、日没後で周囲が暗く、本件防波堤を視認し難い状況下、30～40mの距離を隔てて本件防波堤に沿って航行しようとして本件防波堤に向けて南南西進中、本件防波堤までの距離を目視により確認しながら航行を続けたことから、本件防波堤に予想以上に接近していることに気付くのが遅れ、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、日没後で周囲が暗く、本件防波堤が見え難かったものの、背景の街の明かりにより本件防波堤の影を視認できていたことから、目視で本件防波堤までの距離を把握できると思っていたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が京浜港川崎第2区において、船長が、本件防波堤を視認し難い状況下、本件防波堤に沿って航行しようとして本件防波堤に向けて南南西進中、本件防波堤までの距離を目視により確認しながら航行を続けたため、本件防波堤に接近していることに気付くのが遅れ、本件防波堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長等は、慣れた海域であっても、夜間等に航行する場合、目視だけでなく、GPSプロッター、レーダー等により構造物までの距離及び自船の位置を適宜確認すること。</li> <li>・ 遊漁船の船長は、航行中、釣り客に波しぶきがかかるなどする場合、釣り客を客室で待機させること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 本事故当時の釣り客等の配置概略図

- 船長
- 釣り客等

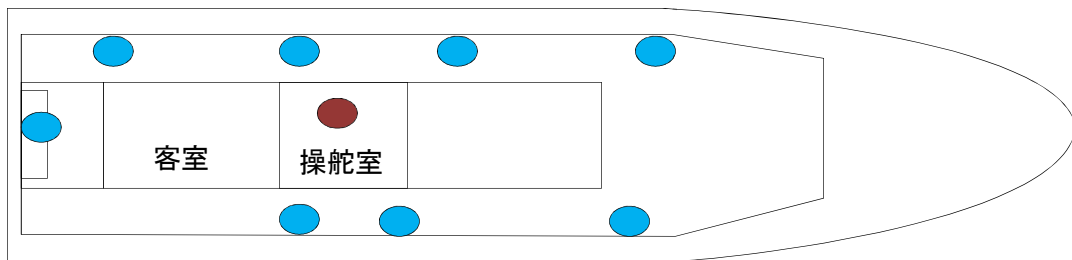


写真1 本船

