

船舶事故調査報告書

令和2年9月16日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	令和元年11月27日 11時50分ごろ
発生場所	京浜港川崎区川崎航路第2号灯標付近 川崎航路第2号灯標から真方位270° 380m付近 (概位 北緯35° 30.4′ 東経139° 47.7′)
事故の概要	引船わかたかは、作業船第五十三安全丸をえい航して西進中、また、小型兼用船第二福石丸は東進中、第五十三安全丸と第二福石丸とが衝突した。
事故調査の経過	令和元年12月26日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 わかたか、19.26トン 230-32407 神奈川、有限会社港曳船店 B 作業船 第五十三安全丸、5トン未満（長さ9.30m） 235-42383 東京、株式会社マリン興業 C 小型兼用船 第二福石丸、1.9トン TK3-10122（漁船登録番号）、個人所有 252-18512（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B なし C 船長C、一級小型・特殊・特定
負傷者	A なし C 軽傷 1人（同乗者）
損傷	A なし B なし C なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	A船は、船長Aが1人で乗り組み、B船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、京浜運河川崎航路第2号灯標西方沖を約4.5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により西進した。 A船引船列は、船長Aが、ほぼ船首方に東進するC船を認め、お互いが左舷を対して通過するので、C船がいずれ右転すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたところ、間近に接近するまでC船の針路に変化がなかったので、衝突を回避しようと左転してC船がA船の右舷正横至近を通過するのを認めたので、そのまま航行を続けた。

	<p>船長Aは、後日、海上保安庁から本事故の発生を知った。</p> <p>C船は、船長Cほか甲板員1人が乗り組み、同乗者7人を乗せ、京浜運河川崎航路第2号灯標西方沖を約11.7knの速力で手動操舵により東進した。</p> <p>C船は、船長Cが、ほぼ船首方に西進するA船を認めた際、A船をA船引船列と思わず、お互いが左舷を対して通過するので、A船がいずれ右転すると思い、同じ針路及び速力で航行を続けたところ、間近に接近するまでA船の針路に変化がなかったので、A船との衝突を回避しようと左転したところ、C船の右舷船首部とB船の右舷船尾部とが衝突した。</p> <p>C船の同乗者1人は、帰港後、病院で診察を受け、右上眼瞼挫創及び左手母指関節炎と診断された。</p>
<p>分析</p>	<p>A船引船列は、西進中、船長Aが、ほぼ船首方に認めたC船がいずれ右転すると思い、間近に接近するまで同じ針路及び速力で航行を続けたことから、C船との衝突を回避しようと左転したところ、えい航されていたB船がC船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、東進中、船長Cが、ほぼ船首方に認めたA船がいずれ右転すると思い、間近に接近するまで、同じ針路及び速力で航行を続けたことから、A船との衝突を回避しようと左転したところ、B船と衝突したものと考えられる。</p> <p>C船は、A船を視認した際、A船をA船引船列とは思っていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船引船列が西進中、C船が東進中、船長A及び船長Cが、互いに相手船をほぼ船首方に認めた際、共に相手船がいずれ右転すると思い、間近に接近するまで同じ針路及び速力で航行を続けたため、互いに左転して衝突を回避しようとしたところ、B船とC船とが衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・船長は、衝突のおそれのある態勢で接近する他の船舶を認めた場合、十分余裕のある時機に衝突を避けるための動作をとること。