

船舶事故調査報告書

令和4年1月26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	令和2年11月29日 13時40分ごろ
発生場所	東京湾アクアライン海ほたる西方沖 東京湾アクアライン海ほたる灯から真方位250° 300m付近 （概位 北緯35° 27.8′ 東経139° 52.3′）
事故の概要	遊漁船佳葉丸は北西進中、プレジャーボートマドンナは錨泊中、両船が衝突した。 マドンナは、同乗者1人が負傷し、船体右舷船尾部に亀裂を生じ、佳葉丸は左舷船首部に破口を生じた。
事故調査の経過	令和2年12月18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 遊漁船 佳葉丸、6.6トン 241-20488千葉、個人所有 12.08m (Lr) × 3.29m × 1.03m、FRP ディーゼル機関、450.00kW、平成25年12月 B プレジャーボート マドンナ、5トン未満 235-23381東京、個人所有 7.11m (Lr) × 2.87m × 1.50m、FRP ディーゼル機関2基、154.40kW（合計）、平成2年2月
乗組員等に関する情報	船長A 67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3年1月7日 免許証交付日 平成27年12月3日 （令和3年1月6日まで有効） 船長B 57歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年9月10日 免許証交付日 平成29年8月18日 （令和4年9月9日まで有効）
死傷者等	A なし B 軽傷1人（同乗者B ₁ ）

損傷	<p>A 左舷船首部に破口 B 右舷船尾部に亀裂</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風速 約2m/s、視界 良好 海象：平穏</p>
事故の経過	<p>A船は、船長Aが1人で乗り組み、釣り客4人を乗せ、遊漁の目的で、令和2年11月29日06時00分ごろ千葉県市川市の旧江戸川左岸の係留地を出港した。</p> <p>船長Aは、東京湾内の第2海堡付近、神奈川県横須賀市観音崎の北方沖及び南方沖、千葉県富津市富津岬北方沖でそれぞれ30分から1時間程度遊漁をした後、13時00分ごろから東京湾アクアラインの第2橋脚東方で漂泊して遊漁を始めた。</p> <p>船長Aは、13時37分ごろ、遊漁の場所を東京湾アクアライン海ほたるの西方沖に変更することとし、移動方向の海域を目視により確認したところ、近づく他船が見当たらなかったため、操舵装置の前に立ち、約12ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で、手動操舵により、アクアラインの南側に沿って北西進を開始した。</p> <p>船長Aは、移動開始後3分ほどしたところで突然衝撃を感じ、左舷方を見たところB船と衝突して通り過ぎたことを認めるとともに、B船の近傍に落水者1人を認めたので、ただちに左旋回して落水者を救助した。</p> <p>船長Aは、両船の負傷者の有無及び両船の被害状況を確認し、A船の左舷船首部の破口箇所から浸水のおそれがあったので、B船とともに係留地に向かうこととし、途中で118番通報した。</p> <p>B船は、船長Bが1人で乗り組み、同乗者3人(以下「同乗者B₁、同乗者B₂、同乗者B₃」という。)を乗せ、釣りの目的で、令和2年11月29日06時00分ごろ東京都江戸川区の新中川の右岸の係留地を出港した。</p> <p>船長Bは、東京都大田区羽田空港東方沖、神奈川県横浜市横浜港本牧ふ頭東方沖及び川崎市東扇島の南東方沖でそれぞれ30分から1時間程度釣りをした後、12時00分ごろから、東京湾アクアライン海ほたるの南西方沖にB船の船首を北西方に向け、錨泊して釣りをしていた。</p> <p>船長Bは、13時39分ごろ、所用で降りていたキャビン内から後部甲板に戻る途中、ふと船尾方向を見た際、約100mの距離に船首をこちらに向けて真っ直ぐ接近してくるA船に気付き、A船の動きを不審に思い、同乗者全員にA船がB船に気付かずに接近している旨の声をかけた。</p> <p>船長Bは、A船と衝突の危険を感じ、同乗者と共に手を振って大声を出したがA船の進路が変わらず、B船の右舷船尾部にA船の左舷船首部が衝突したのを認めた。</p>

同乗者B₂は、危険を感じて衝突直前にB船から海に飛び込んだ。
(図1参照)

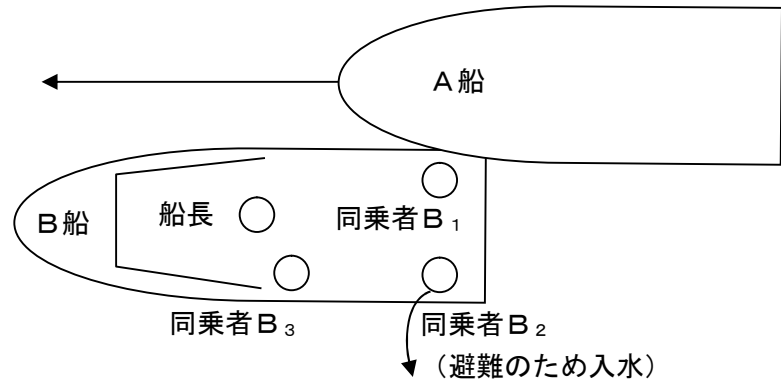


図1 衝突時のB船同乗者の乗船位置

船長Bは、A船に救助された同乗者B₂をB船に移乗させ、同乗者の負傷の有無及びB船の被害状況を確認した後、A船とともに係留地に向かった。

船長Bは係留地に到着後、118番通報した。

同乗者B₁は、本事故の翌日、首に痛みを感じ、東京都北区の自宅近くの病院にて受診し、頸椎捻挫及び左下腿挫創と診断された。

(付図1 事故発生経過概略図、写真1 A船、写真2 B船、写真3 損傷状況(B船) 参照)

その他の事項

両船とも、全員が救命胴衣を着用していた。

船長Aは、通常の移動時には、必ず操舵室の天蓋から頭を出し、船首方向の見通しが良い状態(以下「本件操船方法」という。)で操船していたが、本事故時、短い移動であり、また移動前に見渡した際に他船が見当たらなかったため、支障はないと思い、船首方向にやや死角がある操舵室内で操船していた。

A船は、10~12knで航行すると、船首が持ち上がり、正船首から左右約10°の範囲に死角が生じていた。

(図2、図3、図4参照)



図2 本件操船方法

本件操船方法時の視認状況



操舵室内操船時の視認状況と死角

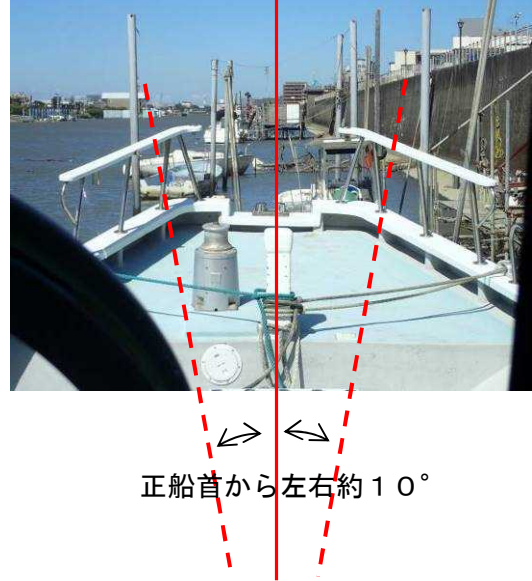


図3 操船位置による船首方視認状況の違い (A船)

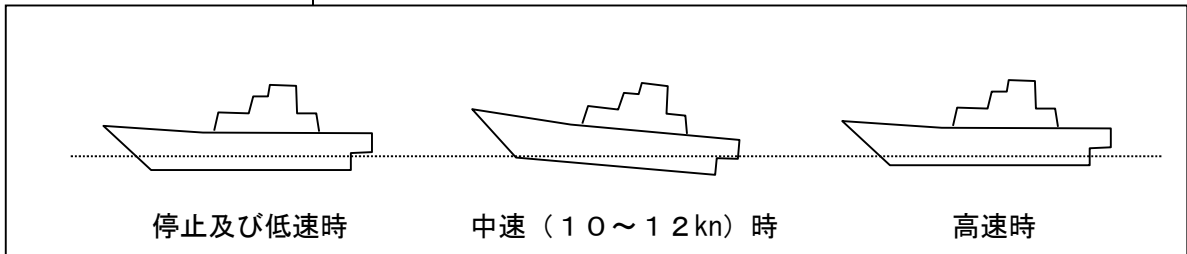


図4 速力による船首持ち上がりの様子 (イメージ)

船長Bは、過去の経験から、近接してくる他船があっても錨泊する自船を避けていくであろうと思っていた。

分析

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

- A あり、B あり
- A なし、B なし
- A なし、B なし

A船は、東京湾アクアライン海ほたる南方において12knで北西進中、船長Aが、船首方に死角を生じた状態で操舵室内で操船しながら航行したことから、前方に錨泊していたB船に気付かず、B船と衝突したものと考えられる。

船長Aは、移動前、周囲を見渡したところ、他船が見当たらず、短い距離の移動であったことから、本件操船方法によらずに操舵室で操船しながら航行したものと考えられる。

B船は、釣りをしながら錨泊中、船長Bが、錨泊する自船を近づいてくる他船が避けてくれると思い、錨泊を続けたことから、A船の接近に気付くのが遅れ、どうすることもできずにA船と衝突したものと考えられる。

船長Bは、過去の経験から、近接してくる他船は錨泊する自船を避

	けてくれると思っていたものと考えられる。
原因	本事故は、A船が北西進中、B船が錨泊中、船長Aが船首方向に死角が生じた状態で操舵室内において操船しながら航行し、また、船長Bが、錨泊する自船を近づいてくる他船が避けてくれると思い、錨泊を続けたため、両船が衝突したものと考えられる。
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"> ・ 船長は、短い距離の移動の場合でも、航行中、船首を振るなど死角を補う見張りを行うこと。 ・ 船長は、錨泊中であっても、相手船が避けてくれると思い込むことなく、常時適切な周囲の見張りを行うとともに、早めに衝突を回避するための措置をとること。

付図1 事故発生経過概略図

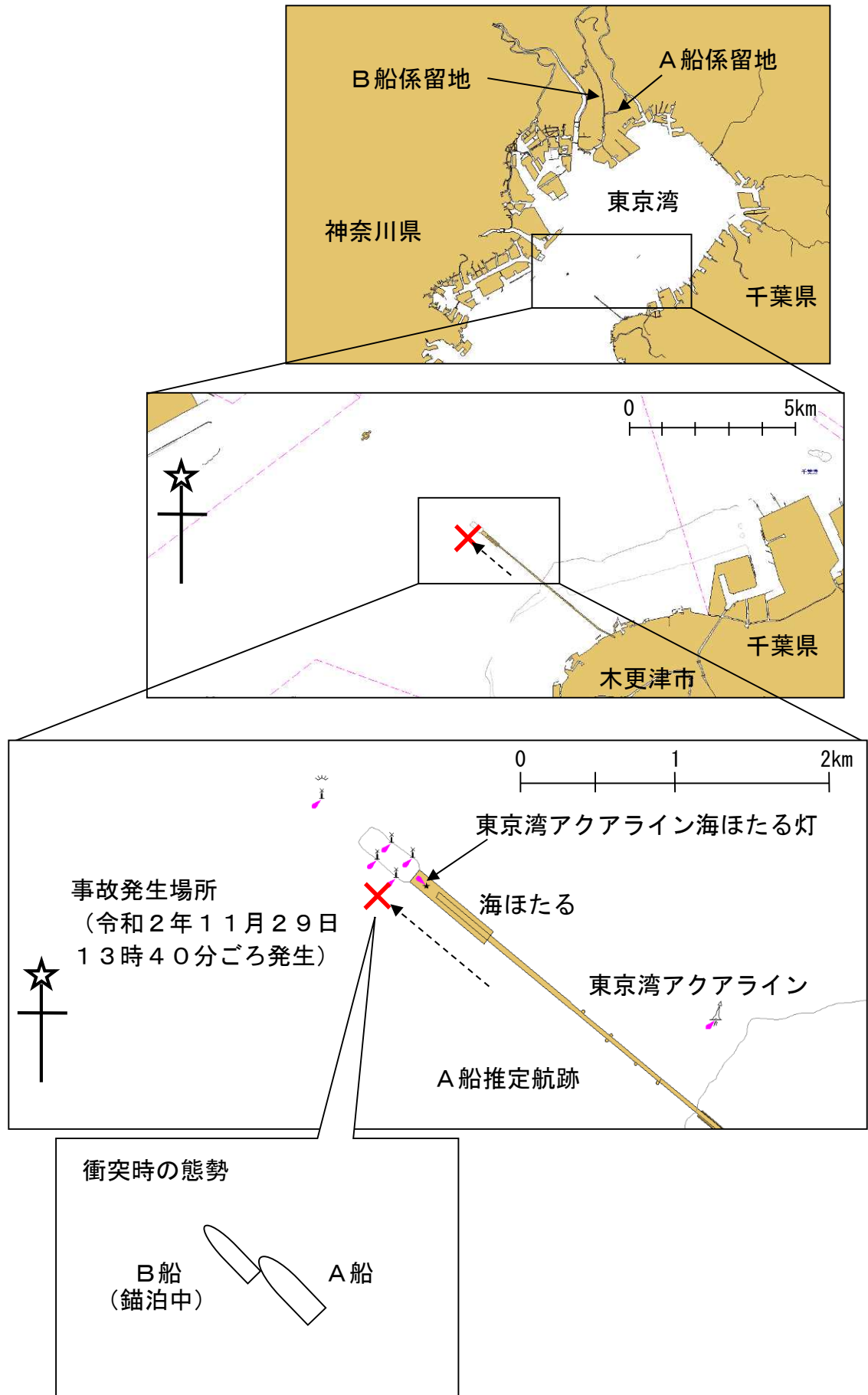


写真1 A船



写真2 B船



写真3 損傷状況 (B船)



右舷船尾部に亀裂

