

船舶事故調査報告書

令和4年11月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和4年3月16日 14時50分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区青海 ^{あおみ} コンテナふ頭 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位240° 1.8海里付近 （概位 北緯35°36.2′ 東経139°47.2′）
事故の概要	プレジャーボート ^{フォルトゥーナ} fortunaは、東南東進中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年4月13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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート fortuna、18トン
船舶番号、船舶所有者等	235-52190東京、株式会社ユー・パーク
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	本船 船首部に破口及び亀裂 岸壁 車止めに割損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、東京都中央区浜離宮庭園から東京都江東区所在のマリーナに帰航していた。</p> <p>フライングブリッジで操船していた船長は、本船の操縦形式がシンクロモード（左舷のスロットルレバーで両舷主機を操作）に設定され、不具合により両舷主機の回転数が左右で異なり、船首が左方に振られるので、適宜右方に当て舵を取りながら、約15ノットの対地速力で航行した。</p> <p>船長は、青海コンテナふ頭（以下「本件ふ頭」という。）西方の水域を南東進中、舵輪の左側にあるホーンのスウィッチの隙間に虫が入り込んでいることに気付き、何とかその虫を隙間から出そうと試みながら操船していた。</p> <p>船長は、本件ふ頭南端とその南方にある航路標識（以下「本件標識」という。）との間を通過して中防北水路^{ちゅうぼう}に入航することとし、本件標識に向け左転して東南東進とした後、操縦席に腰を掛けたまま身を^{かが}屈め、再びスウィッチの隙間から虫を出そうと試みたのち視線を船首方向に戻したところ、船首が左方に振られて船首至近に岸壁を認めたものの避航措置を採る間もなく、本船が本件ふ頭の岸壁に衝突した。</p> <p>本船は、自力で航行して出航地のマリーナに帰港した。</p> <p>本船のフライングブリッジには、操縦席の右舷側に知人1人が座っていたが、下を向いてスマートフォンを見ており、岸壁に接近してい</p>

	ることに気付いていなかった。
分析	<p>本船は、主機システムの不具合で船首が左方に振られる状況下、本件ふ頭南端と本件標識との間を通過しようと東南東進中、船長が、舵輪の左側にあるスイッチの隙間に入り込んだ虫を隙間から出そうと身を屈めた姿勢で航行を続けたことから、船首が左方に振られて本件ふ頭の岸壁に接近していることに気付かず、同岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、主機システムの不具合で船首が左方に振られる状況下、本件ふ頭南端と本件標識との間を通過しようと東南東進中、船長が、舵輪の左側にあるスイッチの隙間に入り込んだ虫を隙間から出そうと身を屈めた姿勢で航行を続けたため、船首が左方に振られて本件ふ頭の岸壁に接近していることに気付かず、同岸壁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"> ・ 船長は、航行中、操船に集中し、常時周囲の適切な見張りを行うこと。また、操船に支障のある事態が生じた場合、安全な場所に停船した上で当該事態に対処する、又は、同乗者に当該事態への対処を依頼すること。 ・ 船長は、シンクロモード等の主機システムに不具合が生じている場合、同モードを解除して両舷主機の回転数を調整するなど状況に応じた措置を採ること。