

船舶事故調査報告書

令和6年6月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（標識灯）
発生日時	令和5年5月11日 08時30分ごろ
発生場所	東京都大田区多摩川左岸（多摩川スカイブリッジの西方） 川崎東扇島防波堤東灯台から真方位334° 3.3海里付近 （概位 北緯35° 32.7′ 東経139° 45.2′）
事故の概要	押船 ^{ディービーエス} TBS-2は、台船 ^{とうこう} 東光16号を押して航行中、東光16号が標識灯に衝突した。
事故調査の経過	令和5年11月22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 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 TBS-2、13トン 230-57245東京、東京ベイサポート株式会社（A社） B 台船 東光16号、約137トン なし、東光船舶工業株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	A なし B なし 標識灯 鋼管杭に折損
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 3、視界 良好 水象：水面 平穏
事故の経過	A船は、船長が1人で乗り組み、B船の船尾部に船首部を結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、船長がA船の操舵室で操舵に当たり、京浜港川崎第1区の末広運河の奥にある船だまりを出航し、多摩川に架かる大師橋の工事現場へ向かった。 A船の操舵室から船首方を見ると、B船の甲板上に積載された作業用のプレハブハウス及び作業資材等により、死角が生じていた。 大師橋東方とその下流の多摩川スカイブリッジ西方までの間には、漁業関係者が設定した可航水路（以下「本件水路」という。）を示す高さが低い旗が約30～50mごとに同水路の両端に設置され、左岸側が白色の、右岸側が赤色の旗であった。 船長は、本件水路を西北西進中、船首方に死角が生じていたので、右舷（左岸）側の近くで通過するときに見える白色の旗を視認しながら本件水路の右側に寄り、航行を続けていたところ、白色の旗を右舷側至近に認めて本件水路の端にある羽田空港の標識灯（以下「本件標識灯」という。）に接近していると思い、後進としたものの、B船の船首部が本件標識灯に衝突した。

	<p>A船押船列は、後進して本件標識灯から離れ、船長が本件標識灯及びB船の損傷状況を確認した後に工事関係会社を經由して海上保安庁に通報するとともにA社に報告し、自力航行して工事現場に到着した。</p> <p>本件標識灯は、本件水路の左岸側の端にあった。</p> <p>船長は、A船押船列が本件水路の右側に位置していたが、本件水路が緩やかに左に曲がっていることに気付かず、本件水路の右端に寄っていたので、右舷側の近くで通過するときに見える白色の旗だけでなく左舷（右岸）側の離れたところに見える複数の赤色の旗も確認していればよかったと本事故後に思った。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図）</p>
<p>分析</p>	<p>A船押船列は、B船の積載物により船首方に死角が生じている状況下、本件水路を西北西進中、船長が、右舷側の近くで通過するときに見える白色の旗を視認しながら本件水路の右側を航行していたことから、本件水路が緩やかに左舷側に曲がっていることに気付かず、同旗を至近に認めて本件標識灯に接近していると思い、後進としたものの、B船の船首部が本件水路の端にある本件標識灯に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船押船列が、B船の積載物により船首方に死角が生じている状況下、本件水路を西北西進中、船長が、右舷側の近くで通過するときに見える白色の旗を視認しながら本件水路の右側を航行していたため、本件水路が緩やかに左舷側に曲がっていることに気付かず、後進としたものの、B船の船首部が本件水路の端にある本件標識灯に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>工事関係会社は、本事故後、小型の無線機を携帯した見張り役の作業員を台船に乗せ、常に船長と連絡が取れるようにした。</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、船首方に死角が生じている状況で、水路に沿って航行する場合、水路の端に寄り過ぎないように特定の方向だけに意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行って操船すること。 ・ 押船列の運航者等は、被押船に積載した物件が航行中の見張りの妨げになる場合、被押船に見張りを補助する者を乗船させること。

付図1 事故発生場所概略図

