

船舶事故調査報告書

令和7年7月9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6年12月12日 17時45分ごろ
発生場所	東京都中央区相生橋下流（隅田川） 二ノ橋三等三角点から真方位178°990m付近 （概位 北緯35°40.0′ 東経139°47.3′）
事故の概要	屋形船瀬川丸7号は、南南東進中、押船二号千羽丸と押船列を構成して漂流中の土運船60号千羽丸に衝突した。
事故調査の経過	令和6年12月24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 屋形船 瀬川丸7号、19トン 235-25722東京、個人所有 B 押船 二号千羽丸、4.9トン 243-26590東京、株式会社中川船舶（B社） C 土運船 60号千羽丸、約237トン なし、B社
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 B 船長B、二級小型
負傷者	A 軽傷 1人（従業員） B なし C なし
損傷	A 船首部及び左舷外板に破口及び亀裂 B なし C 左舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏 日没時刻：16時28分ごろ
事故の経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、従業員2人及び乗客41名を乗せ、遊覧の目的で、法定灯火を表示して東京都墨田区にある吾妻橋の乗船場を17時15分ごろ出発し、相生橋下流付近を南南東進していた。 船長Aは、操舵室に乗組員1人を見張りにつけていたが、客室が忙しくなり、同乗組員が客室に呼ばれたので、単独で操船に当たり、A船はレーダー及びGPSプロッターを装備していないので、操舵室の天窗から顔を出して見張りを行っていた。 船長Aは、周囲の川面が真っ暗で見えず、右舷船首方の陸上の明かりを見ながら航行を続けていたところ、船首方約5mにC船を認め、

	右舵を取って主機を後進としたが、A船の船首部及び左舷外板とC船の左舷船首部とが衝突した。 船長Aは、衝突後、主機を停止して乗客に負傷者がいないことを確認した。 乗組員は、衝突の衝撃で、鍋に入っていた高温の油が従業員1人の股関節から両膝にかけて掛かり、熱傷を負ったことを認め、119番及び110番通報した。 A船は、自力で航行して江東区古石場の釣船橋の棧橋に係留された。 油が掛かった従業員は、救急車で病院に搬送され、Ⅱ度熱傷と診断されたが、その日のうちに帰宅した。 船長Aは、C船の両舷灯に気付かなかった。 B船は、C船の船尾部にB船の船首部を連結して押船列（以下「B船押船列」という。）を構成し、船長Bほか1人が乗り組み、法定灯火を表示し、揚げ荷役の時間調整の目的で、船首を北北東方に向け、主機を中立としながら漂泊していた。 船長Bは、C船の船首部甲板で、遠隔操縦により操舵及び主機の操作をしながら船首方の見張りを行っていたところ、C船に向けて接近するA船を認めたので、主機を後進として、ヘルメットに取り付けていたライトを点滅させた。 B船押船列は汽笛や音響装置を装備していなかったため、船長Bが更に手を振り大声を出して合図したが、C船とA船とが衝突した。 船長Bは、本事故の発生をB社担当者に連絡した後、自力で航行して相生橋下流の貯木場に係留した。
分析	A船は、南南東進中、船長Aが、右舷船首方の陸上の明かりを見ていて、船首方の見張りを行っていなかったことから、船首方に漂泊するC船に接近していることに気付くのが遅れ、C船と衝突したものと考えられる。 船長Aは、周囲が真っ暗で何も見えず、右舷船首方の陸上の明かりを見ていたことから、船首方に漂泊するC船の両舷灯が陸上の明かりに混じって識別できず、気付かなかったものと考えられる。 B船押船列は、船首を北北東に向けて漂泊中、船長Bが、C船に向けて接近するA船を認め、主機を後進として、ライトを点滅させ、手を振り大声を出して合図し、衝突を回避するための措置を採っていたものの、A船と衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、A船が南南東進中、B船押船列が漂泊中、船長Aが、船首方の見張りを行っていなかったため、船首方に漂泊するC船に接近していることに気付くのが遅れ、C船に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、航行中、特定の方向だけを見ずに、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。また、河川を航行する場合、周囲の明かりだけに目を向けることなく、厳重に川面の見張りを行うこと。 ・ 汽笛を備えていない船舶の船長は、携帯式エアホーン等の有効な音響による信号を行うことができる手段を備えておくことが望ましい。
--	---