

船舶事故調査報告書

平成26年1月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成25年7月27日（土） 20時00分ごろ
発生場所	東京都江東区所在の高速湾岸荒川橋南方荒川右岸 京浜港東京区15号地信号所から真方位010° 3,300m付近 （概位 北緯35° 38.6′ 東経139° 50.5′）
事故調査の経過	平成25年8月1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	モーターボート ^{ドルフィンツ} DORUFEN II、4.7トン 242-14489東京、個人所有 7.11m (Lr) × 2.87m × 1.50m、FRP ディーゼル機関2基、154.4kW（合計）、平成元年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 55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18年8月10日 免許証交付日 平成23年7月6日 （平成28年8月9日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	両舷アウトドライブ装置の脱落、船底外板に擦過傷
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、船首約1m、船尾約2mの喫水により、船長が、キャビン右舷側の操縦席に腰を掛けて手動操舵で操船を行い、花火見物のために江東区所在の所属マリナーナから同区の荒川河口付近を通過して北方の上流へ航走し、平成25年7月27日19時30分ごろ雨が強くなったので、キャビン後部の戸及び窓を閉め、東京湾で花火を見ようとして南方の河口方向へ引き返した。</p> <p>本船は、荒川の河口付近に架かる高速湾岸荒川橋（以下「荒川橋」という。）南方の右岸寄りを速力約20ノットで南進中、雨が強くなって視程が約50～100mとなり、また、キャビンの窓ガラスが曇って周囲が見えにくくなった。</p> <p>船長は、‘荒川右岸の防波護岸’（以下「防波護岸」という。）にある‘遊歩道沿いに設置された街路灯（約30m置き）の灯火’（以下</p>

	<p>「街路灯灯火」という。)を注視して防波護岸との距離を目測しながら、航行していたところ、20時00分ごろ本船が荒川橋の南方約300mの防波護岸の根固石(以下「本件根固石」という。)に乗り揚げた。</p> <p>船長は、雨で視界が制限された際、水深が約3m以下にならないよう、時々、魚群探知機(以下「魚探」という。)を見ており、また、防波護岸に沿うように航走していると思っていたので、街路灯灯火が視認しにくくなったが、GPSプロッターによる船位の確認を行わず、目視のみで航行を続けた。</p> <p>船長は、魚探に表示される水深が約3mとなり、防波護岸に寄り過ぎたと思った瞬間、どんどんという音及び振動を感じ、本船が乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、主機を止めてキャビンにいた同乗者にけがのないこと、及び機関室に浸水のないことを確認したが、アウトドライブ装置が破損したので、自力での離礁を諦め、20時10分ごろ携帯電話で所属マリーナへ救助を要請した。</p> <p>船長及び同乗者は、20時20分ごろ到着した民間のボートレスキューサービスの救助艇へ移乗し、21時04分ごろ所属マリーナに帰った。</p> <p>本船は、28日19時00分ごろ満潮に合わせて所属マリーナの船舶に引き下ろされ、20時00分ごろ所属マリーナへえい航された。</p> <p>本船は、所属マリーナで上架され、両舷アウトドライブ装置の脱落及び船底に破口を伴う擦過傷が確認された。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 雨、風向 北北西、風速 約7m/s、視程 約50～100m</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 高潮期、潮高 約195cm(京浜港 東京区芝浦)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成25年5月、本船を中古で購入し、本事故当時、GPSプロッターの取扱いに慣れていなかった。</p> <p>船長は、20年以上前に小型作業船で約1年間以上の操船経験があり、その間、夜間の操船も時々経験していたが、その後、年に1回程度の操船経験であり、また、京浜港東京区付近での操船経験は、本船を購入してから月に3～4回あったものの、夜間の航海は本事故当時が初めてであった。</p> <p>本事故発生の防波護岸付近は、防波護岸に沿って根固石が敷設され、根固石の上面は、護岸から約15mが略平均低潮面(以下「低潮面」という。)からの高さ約3～4m、その先約15mが低潮面からの高さ約2mであり、さらに、その先約10mまでが低潮面からの高さ約-3mになって徐々に傾斜していた。</p> <p>船長は、本船購入後、荒川河口付近を10回程度航行しており、右</p>

	<p>岸付近に根固石があって水深が浅いことを知っていたので、ふだん、荒川河口付近を南航する際は、魚探で水深を測定し、水深約3～4m以上を確保しながら、防波護岸から約100～200m離れた水域を航行していた。</p> <p>本船は、本事故当時、GPSプロッターを1.5海里レンジで使用していたが、表示されていた同プロッター画面には、水深、浅瀬及び荒川右岸の根固石の表示がなかった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、荒川橋南方の右岸寄りを南進中、降雨による視界不良となった際、船長が、防波護岸に沿って航走していると思い、GPSプロッターで船位の確認を行わず、目視のみで見張りを行って航行を続けたことから、右岸の根固石に向けて接近していることに気付かず、本件根固石に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、防波護岸との距離を防波護岸の街路灯灯火で目測していたが、街路灯灯火が視認しにくくなって街路灯灯火に注意を向けていたことから、進路が防波護岸に向くこととなった可能性があると考えられる。</p> <p>船長が、GPSの操作に慣熟し、GPSプロッターを大縮尺にして船位の確認を行っていれば、本事故の発生を防止できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、荒川橋の南方の右岸寄りを南進中、降雨による視界不良となった際、船長が、GPSプロッターで船位の確認を行わず、目視のみで見張りを行って航行を続けたため、右岸の根固石に向けて接近していることに気付かず、本件根固石に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</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"> ・GPSプロッターなどの航海計器の使用方法に習熟して有効に活用し、浅所等へ接近しないようにすること。 ・日頃から浅瀬、定置網等の存在を確認した際、設置場所をGPS及びレーダーにプロットしておくこと。 ・夜間の航海をする場合には、目視による見張りに加え、GPSプロッターを活用して船位及び針路の確認を行うとともに、適切な速力で航行すること。 ・GPSプロッターを乗揚事故等の防止に有効に活用するため、表示画面の大型化及び浅瀬等の危険箇所表示の拡充が望まれる。