

本報告書は、平成28年2月25日に公表した報告書を、平成29年10月26日に公表した正誤表により訂正したものです。

## 船舶事故調査報告書

平成28年1月14日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄司邦昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根本美奈

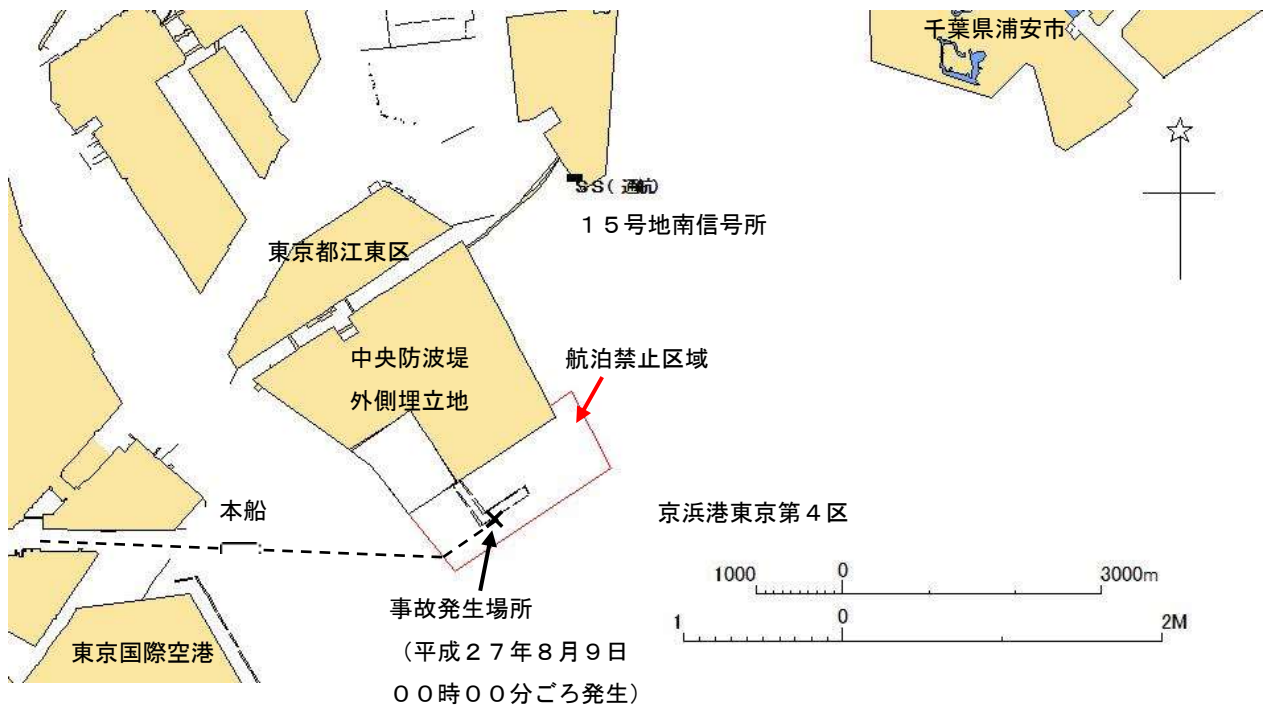
事故種類	衝突（護岸）
発生日時	平成27年8月9日 00時00分ごろ
発生場所	東京都江東区の中央防波堤外側埋立地南方 15号地南信号所から真方位193° 2.1海里付近 （概位 北緯35° 34.8′ 東経139° 49.5′）
事故の概要	プレジャーボートオーベルⅡは、東北東進中、建設中の護岸に衝突した。 オーベルⅡは、同乗者2人が負傷し、左舷船首に破口等を生じた。
事故調査の経過	平成27年8月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート オーベルⅡ、8.5トン 230-36086東京、株式会社オーベル 9.26m (Lr) × 3.66m × 2.06m、FRP ディーゼル機関2基、382.46kW（合計）、平成9年6月
乗組員等に関する情報	船長 男性 47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16年4月23日 免許証交付日 平成26年4月16日 （平成31年4月22日まで有効）
死傷者等	軽傷 2人（同乗者A及び同乗者B）
損傷	左舷船首に破口、主機及び航海計器等に濡損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風速 約5.0m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、水温 約29℃
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、家族1人（以下「同乗者A」という。）及び知人1人（以下「同乗者B」という。）を乗せ、法定灯火を表示し、京浜港東京第2区で行われた花火大会の観覧を終え、東京都品川区高浜運河の護岸に係留して休息した後、千葉県浦安市所在のマ

	<p>リーナ（以下「本件マリーナ」という。）へ向けて帰航を開始した。</p> <p>船長は、操舵室右舷側の操縦席に腰を掛けて目視で見張りに当たり、東京国際空港北側の水路から同空港東方沖に向かい、GPSプロッターを見ながら浦安市の南岸を船首目標とし、前方に航行の支障となるような灯火が見えなかったので、進路上に障害となるようなものはないと思い、手動操舵により約20ノットの対地速力で東北東進した。</p> <p>船長は、ほぼ同じ針路で航行を続けていたところ、平成27年8月9日00時00分ごろ、船体に衝撃を感じるとともに停止したことを知った。</p> <p>船長は、何に当たったのか分からなかったが、船体前部のキャビンに浸水しているので、主機を後進にかけてその場から離れ、近くの係留場所に向かおうと反転して西進したが、浸水量が増加して自力航行が困難と判断し、同乗者Bに携帯電話で海上保安庁への救助を要請するよう指示した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、救命胴衣を着用して本船が沈没する前に本船から離れ、本船が沈没の様子を見ていた。</p> <p>船長及び同乗者Aは泳いで近くの護岸に掴まり、同乗者Bは沈没した本船のハンドレールに足先を掛けて救助を待っていたところ、全員が来援した特殊警備救難艇に救助された。</p> <p>同乗者A及び同乗者Bは、救急車で病院に搬送され、同乗者Aが顔面打撲と、同乗者Bが右肘打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、船長が手配した作業船によって引き揚げられ、仮修理が行われた後、他船で本件マリーナにえい航された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、付図2 新海面処分場建設工事作業区域図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.0mであった。</p> <p>同乗者Aは、衝突した際、操舵室左舷側のソファーに座っていて、衝撃で飛ばされた。</p> <p>同乗者Bは、本事故時、操縦席の左方に立って前方を見ていたが、前方に障害物があることに気付かなかった。</p> <p>船長は、以前、中央外側防波堤埋立地付近の海域で工事を行っていたのを見ていたが、どの辺りで行っていたかは知らず、また、出港前、予定航行経路付近における航泊禁止区域の有無を調べていなかった。</p> <p>船長は、何分かごとに表示されるGPSプロッターの航跡を見て、浦安市南岸に向かう針路を変更していたので、針路が少し左方に振れて中央防波堤外側埋立地南方で建設中の護岸（以下「本件護岸」という。）に接近する針路になったかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本船のGPSプロッターには画面上にレーダーの映像を同</p>

	<p>時に表示させる機能があったが、本事故時、その機能を使用していなかったため、本件護岸等の存在を知らなかった。</p> <p>船長は、約10年前から年に10回程度船に乗っていたが、夜間の航行は、年に1回程度であり、平成26年から本件マリーナに係留地を変えた後、本事故時の経路で夜間航行したのは初めてだった。</p> <p>東京都東京港建設事務所によれば、本事故当時、東京都江東区青海3丁目地先（京浜港東京第4区）において、工事作業期間を平成27年4月1日～平成28年3月31日までとした新海面処分場建設工事を施工しており、工事区域が次の各地点を結んだ線及び岸線に囲まれた海面として航泊禁止区域を設定し、工事区域の東側及び西側に各1隻、南側に2隻を警戒船として常時配備し、工事区域明示用灯浮標（黄色灯、4秒1閃光）を18基、護岸明示用標識灯（黄色灯、4秒1閃光）を2基設置していた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・北緯35° 35′ 24.4″ 東経139° 49′ 53.3″</li> <li>・北緯35° 35′ 29.8″ 東経139° 50′ 03.2″</li> <li>・北緯35° 35′ 01.1″ 東経139° 50′ 21.7″</li> <li>・北緯35° 34′ 22.2″ 東経139° 49′ 10.0″</li> <li>・北緯35° 34′ 43.5″ 東経139° 48′ 48.3″</li> </ul> <p>本件マリーナでは、東京都東京港建設事務所から配布された新海面処分場建設工事及びこれに伴う航泊禁止等のお知らせ（以下「本件工事のお知らせ」という。）をマリーナ利用者が見られるように係留施設への出入口に掲示していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>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</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、中央防波堤外側埋立地南方において、船長が、GPSプロッターを見ながら浦安市の南岸を船首目標として東北東進中、前方に航行の支障となるような灯火が見えなかったため、進路上に障害となるようなものはないと思い、見張りを適切に行っていなかったことから、工事区域を示す灯浮標等に気付かずに航行し、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、出港前にマリーナに掲示されていた本件工事のお知らせを見ていなかったこと、及びGPSプロッターの画面に本件護岸の表示がなかったことから、工事区域を示す灯浮標等に気付かなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、中央防波堤外側埋立地南方において、船長が、GPSプロッターを見ながら浦安市の南岸を船首目標として東北東進中、前方に航行の支障となるような灯火が見えなかったため、進路上に障害となるようなものはないと思い、見張りを適切に行っ</p>

	<p>いなかったため、工事区域を示す灯浮標等に気付かず航行し、本件護岸に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>本件マリーナは、本事故後、マリーナを利用する際に本件工事のお知らせを配布することとした。</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"> <li>・ 出港前に予定航行経路付近における工事区域の有無を調査し、工事区域に近寄らない航海計画を立てること。</li> <li>・ 夜間航行中、目視のみに頼らず、レーダーを活用すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



付図2 新海面処分場建設工事作業区域図

