

船舶事故調査報告書

令和4年6月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（護岸）
発生日時	令和4年1月29日 04時20分ごろ
発生場所	京浜港川崎第1区（川崎港浮島2期廃棄物埋立護岸） 東京湾アクアライン川崎浮島換気所灯から真方位139°670m 付近 （概位 北緯35°30.8′ 東経139°48.0′）
事故の概要	遊漁船 ^{スティンガー} Stingerは、南南西進中、護岸に衝突した。 Stinger は、釣り客3人及び船長が負傷し、船首部の破損等を生じた。
事故調査の経過	令和4年2月2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	遊漁船 Stinger、1.3トン 230-56008東京、個人所有 6.14m (Lr) × 2.25m × 1.09m、FRP ガソリン機関、73.6kW、平成30年4月
乗組員等に関する情報	船長 49歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成16年5月11日 免許証交付日 平成31年4月5日 （令和6年5月10日まで有効）
死傷者等	重傷 2人（釣り客A及び船長）、負傷 2人（釣り客B及び釣り客C）
損傷	船首部に破損及び亀裂、操縦席の脱落等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3～0.4m、潮汐 高潮時 月出時刻：03時49分ごろ（月齢25.9）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、令和4年1月29日02時20分ごろ東京都江東区所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出港し、03時00分ごろ東京国際空港D滑走路の東端付近で漂泊して同滑走路南東側の護岸沿いに遊漁を行い、04時00分ごろ次の釣り場に向けて移動を開始した。（写真1参

照)



写真1 本船

本船は、船長が操舵スタンド船尾側の椅子に腰を掛けて手動操舵で操船に当たり、操舵スタンド船首側に設けられた座席に釣り客1人（以下「釣り客A」という。）が、船尾部に置いたクーラーボックスに釣り客2人（以下「釣り客B」及び「釣り客C」という。）がそれぞれ腰を掛けていた。（図1参照）

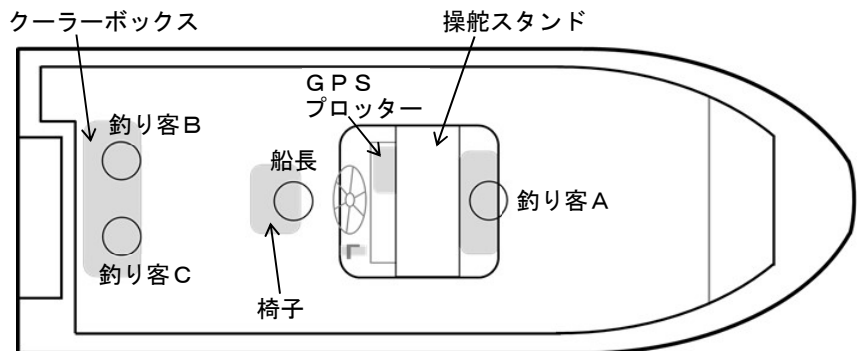


図1 乗船者の配置

船長は、魚群探知機の機能を備えたGPSプロッターの表示画面をプロッター及び魚群探知の分割表示とし、魚群を探索しながらD滑走路に沿って南西進した後、同滑走路の南端付近からJXTGエネルギー扇島シーバース（以下「本件シーバース」という。）に向けて発進した。

船長は、本件シーバースの作業灯などの明かりを見ながら航行し、D滑走路南方の川崎港浮島2期廃棄物埋立護岸（以下「本件護岸」という。）が暗くて見えなかったものの、本件護岸の東側を通過するつもりで進路をとり、徐々に加速して約15ノットの対地速力で航行していたところ、04時20分ごろ本船が本件護岸に衝突した。

本船の乗船者は、衝撃で前方に飛ばされ、釣り客Bが落水したものの釣り客A及び釣り客Cにより引き揚げられた。

船長は、操舵スタンドに顔面が当たって気を失ったが、しばらくして意識が戻り、釣り客の安否を確認した後、所属する遊漁船業の代表者に連絡して帰航を開始し、また、釣り客Aは、118番通報で海上保安庁に救急車の手配を依頼した。

	<p>本船は、帰航途中に僚船及び本件マリーナの船舶と会合し、船長及び釣り客3人が本件マリーナの船舶に移乗し、本船が僚船にえい航されて、それぞれ本件マリーナに帰港した。</p> <p>釣り客3人及び船長は、それぞれ救急車で都内の病院に搬送され、釣り客Aが下顎骨骨折、上顎歯槽骨骨折等と、釣り客Bが頸椎捻挫、腰椎捻挫等と、釣り客Cが左前腕挫創及び後頭部挫創と、船長が左腓骨近位端骨折及び右眼窩底骨折とそれぞれ診断された。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船のGPSプロッターには、本件護岸が表示されていた。</p> <p>本件護岸には簡易標識灯(黄光、4秒1閃光、光達距離5.5km)が8基設置されており、船長は、同標識灯が設置されていることを知っていたが、本事故当時、本件シーバース等の背景の明かりに紛れて同標識灯に気付かなかった。</p> <p>船長は、次の釣り場として本件シーバース又は風の塔(川崎人工島)を予定しており、D滑走路の南端付近を発進した際、本件シーバースに向かう進路としたものの、D滑走路の護岸沿いでの釣果が思わしくなく、高潮時で潮の流れも止まっていたこともあって、どちらに向かうかを考えながら操船していた。</p> <p>船長は、本件護岸周辺の海域がふだんから航行している海域であったので、D滑走路の南端付近を発進した後、GPSプロッターによる船位や進行方向の確認を行わずに目視のみで航行してしまったと本事故後に思った。</p> <p>本事故当時、本船の乗船者は、全員救命胴衣を着用していた。</p> <p>本件護岸には、令和2年4月、夜間に南西進中のプレジャーボート(1.2トン)が衝突する事故が発生しており、この事故もGPSプロッターによる船位等の確認が行われていない事案であった。</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、京浜港川崎第1区において、暗くて本件護岸を視認し難い状況下、東京国際空港D滑走路の南端付近を本件シーバースに向けて発進した際、船長が、本件護岸の東側を通過しようとして目視のみで航行したことから、本件護岸に向かって南南西進していることに気付かず、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、どの釣り場に向かうかを考えていたこと及び本件護岸周辺の海域がふだんから航行している海域であったことから、GPSプロッターによる船位及び進行方向の確認を行わず、目視のみで航行したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、京浜港川崎第1区において、本船が、本件護岸を</p>

	<p>視認し難い状況下、東京国際空港D滑走路の南端付近を本件シーバーズに向けて発進した際、船長が、本件護岸の東側を通過しようと目視のみで航行したため、本件護岸に向かって南南西進していることに気付かず、本件護岸に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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、夜間に航行する場合、操船に集中し、ふだんから航行している海域であっても、目視だけでなく、GPSプロッター等を活用して船位や進行方向、構造物等の位置、形状等を確認した上で、十分に距離を隔てて航行すること。

付図1 事故発生経過概略図

