

## 船舶事故調査報告書

令和5年12月13日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和4年10月15日 18時17分ごろ
発生場所	京浜港川崎第1区浮島2期埋立地処分場護岸付近 川崎信号所から真方位102° 1,440m付近 (概位 北緯35°30.4′ 東経139°47.5′)
事故の概要	プレジャーボート <sup>ドラゴ</sup> DRAGO <sup>アズーロ</sup> AZZURROは、川崎航路を東南東進中、護岸の消波ブロックに乗り揚げた。 DRAGO AZZURROは、船首部船底に破口を伴う破損を生じた。
事故調査の経過	令和4年10月18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	プレジャーボート DRAGO AZZURRO、19トン 235-34992東京、株式会社榊原 15.76m (Lr) × 4.75m × 2.55m、FRP ディーゼル機関2基、920.84kW (合計)、平成2年12月
乗組員等に関する情報	船長 58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14年7月25日 免許証交付日 令和4年6月24日 (令和9年7月24日まで有効)
死傷者等	なし
損傷	船首部船底に破口を伴う破損（写真1、写真2参照） <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好

	<p>海象：波向 南南西、波高 約0.3m、潮汐 ほぼ高潮時 日没時刻：17時07分ごろ</p>
<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人11人を乗せ、食事の目的で、令和4年10月15日12時30分ごろ京浜港東京第3区のマリーナを出発し、京浜港横浜第1区の商業施設に到着したのち、船長及び友人が食事を取り、17時30分ごろ帰航を始めた。</p> <p>船長は、帰航に際し、横浜航路を航行して東京湾に出てマリーナに向かってもよかったものの、友人らに夜景を見せようと思い、京浜運河及び川崎航路を航行して東京湾に出ることとした。</p> <p>本船は、船長がフライングブリッジの操舵スタンドの後方に設置した長椅子に腰を掛けて操船に当たり、友人の1人（以下「友人A」という。）がフライングブリッジの左舷前方に立って見張りの補助を行い、友人2人が長椅子の左右に腰を掛け、他の友人が上甲板の操舵室兼船室でソファ等に各々腰を掛けていた。</p> <p>船長は、操舵スタンド左舷側に設置したGPSプロッターを使用し、手動操舵により、約15ノットの対地速力で、京浜運河第1区～第3区を右舷側に寄って東北東進し、京浜運河第4区に入り右転して東進を始めた。</p> <p>船長は、川崎航路の北東方に浮島2期埋立地処分場（以下「浮島処分場」という。）があり、その周縁が護岸で囲まれていることを知らず、GPSプロッターに川崎航路及び川崎航路第2号灯標（以下「第2号灯標」という。）が表示され、第2号灯標を目視していたものの、小型船である本船は航路によらないで航行できると考えていた。</p> <p>船長は、GPSプロッターに浮島処分場が点線で囲われた濃い青色で表示されていたので、濃い青色が大型船に対する浅所域を示していると考え、小型船である本船は航行できると思い、第2号灯標の手前で左転し、東京湾に出てマリーナに向かうこととした。</p> <p>船長は、京浜運河第4区に沿って右転しながら川崎航路に入って東南東進し、目視で左舷船首方を見たものの、浮島処分場が暗くて見えず、第2号灯標の手前から徐々に左転して北東進を始めたところ、浮島処分場に気付いた友人Aが発した声を聞き、危険を感じて減速したが、18時17分ごろ本船が浮島処分場護岸の消波ブロックに乗り揚げた。</p> <p>船長は、友人らの無事を確認したのち、本船が船首から沈み始めているのを知り、友人に118番通報を依頼した。</p> <p>船長及び友人全員は、来援した付近を航行していた船舶に移乗し、さらに来援した巡視艇に移乗し、岸壁に移送された。</p> <p>本船は、半没した状態となったのち、船長の手配したタグボートによって川崎航路外で船固めされ、後日引き揚げられて陸揚げされた。</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>船長は、本事故当時、飲酒はしておらず、疲れもなく、健康状態は良好であった。</p> <p>船長は、GPSプロッターを本事故の約1年前に購入し、海図情報が表示されるものであったので、海図を使用していなかったものの、GPSプロッターの操作には習熟しておらず、画面表示の意味についての詳細を把握していなかった。</p> <p>海図W67（京浜港川崎）によれば、川崎航路の北東方には、浮島処分場の護岸が記載され、護岸の内側は白色表示されており、護岸の南端及び南端から約420m西方の南西端には、それぞれ黄色の簡易標識が記載されている。</p> <p>運輸安全委員会が公表した船舶事故調査報告書によれば、平成22年6月以降、本事故を除いて4件の浮島処分場の護岸に関連した事故が発生し、負傷者の合計が11人で、いずれも夜間に護岸の存在に気付かないまま航行を続け、事故に至っている。（表1参照）</p> <p style="text-align: center;">表1 浮島処分場の護岸に関連した事故</p> <table border="1" data-bbox="545 913 1428 1832"> <thead> <tr> <th>発 生 日 時</th> <th>船 種</th> <th>負傷者</th> <th>概要及び要因</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成22年 6月2日 20時10分ごろ</td> <td>モーター ボート</td> <td>4人</td> <td>工事標識を航路標識と思い込み護岸に向かって右転し、GPSプロッターの操作を行い、護岸に気付かなかった。</td> </tr> <tr> <td>令和2年 4月4日 03時00分ごろ</td> <td>プレジャー ボート</td> <td>1人</td> <td>GPSプロッターが不調な状況で、目視のみで見張りをを行い、護岸に気付かなかった。</td> </tr> <tr> <td>令和4年 1月29日 04時20分ごろ</td> <td>遊漁船</td> <td>4人</td> <td>GPSプロッターに護岸が表示されている状況で、目視のみで航行し、護岸に気付かなかった。</td> </tr> <tr> <td>令和4年 10月8日 20時25分ごろ</td> <td>プレジャー ボート</td> <td>2人</td> <td>GPSプロッターが正しく表示されていない状況で、護岸の存在を失念し、護岸に気付かなかった。</td> </tr> </tbody> </table>	発 生 日 時	船 種	負傷者	概要及び要因	平成22年 6月2日 20時10分ごろ	モーター ボート	4人	工事標識を航路標識と思い込み護岸に向かって右転し、GPSプロッターの操作を行い、護岸に気付かなかった。	令和2年 4月4日 03時00分ごろ	プレジャー ボート	1人	GPSプロッターが不調な状況で、目視のみで見張りをを行い、護岸に気付かなかった。	令和4年 1月29日 04時20分ごろ	遊漁船	4人	GPSプロッターに護岸が表示されている状況で、目視のみで航行し、護岸に気付かなかった。	令和4年 10月8日 20時25分ごろ	プレジャー ボート	2人	GPSプロッターが正しく表示されていない状況で、護岸の存在を失念し、護岸に気付かなかった。
発 生 日 時	船 種	負傷者	概要及び要因																		
平成22年 6月2日 20時10分ごろ	モーター ボート	4人	工事標識を航路標識と思い込み護岸に向かって右転し、GPSプロッターの操作を行い、護岸に気付かなかった。																		
令和2年 4月4日 03時00分ごろ	プレジャー ボート	1人	GPSプロッターが不調な状況で、目視のみで見張りをを行い、護岸に気付かなかった。																		
令和4年 1月29日 04時20分ごろ	遊漁船	4人	GPSプロッターに護岸が表示されている状況で、目視のみで航行し、護岸に気付かなかった。																		
令和4年 10月8日 20時25分ごろ	プレジャー ボート	2人	GPSプロッターが正しく表示されていない状況で、護岸の存在を失念し、護岸に気付かなかった。																		
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、川崎航路を東南東進中、船長が、GPSプロッターに表示</p>																				

	<p>された浮島処分場を大型船に対する浅所域と考え、小型船である本船は航行できると思い、第2号灯標の手前から徐々に左転し、浮島処分場に向かって北東進したことから、浮島処分場護岸の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、GPSプロッターの操作に習熟しておらず、画面表示の意味についての詳細を把握していなかったことから、GPSプロッターに表示された浮島処分場を浅所域と考え、小型船である本船は航行できると思ったものと考えられる。</p> <p>船長は、川崎航路に入って目視で左舷船首方を見たものの、川崎航路の北東方に浮島処分場があり、その周縁が護岸で囲まれていることを知らなかったことから、浮島処分場が見えなかった可能性があると考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が川崎航路を東南東進中、船長が、GPSプロッターに表示された浮島処分場を大型船に対する浅所域と考え、小型船である本船は航行できると思い、第2号灯標の手前から徐々に左転し、浮島処分場に向かって北東進したため、浮島処分場護岸の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 小型船舶の操縦者は、備えているGPSプロッター等の航海計器について、取扱説明書等を精読し、操作及び表示について詳細を把握しておくこと。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、海図情報が表示されるGPSプロッターを備えていたとしても、自身が航行する可能性のある海域について、最新版の海図、水路通報等の情報を入手し、あらかじめ調べておくこと。</li> <li>・ 小型船舶の操縦者は、ふだん航行しない海域を夜間に航行することが考えられる場合には、見張りの補助としてレーダーなどを装備しておくことが望ましい。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

