

船舶事故調査報告書

令和6年9月11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	衝突（護岸）
発生日時	令和5年12月13日 04時40分ごろ
発生場所	京浜港川崎区第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C灯標から真方位150° 600m付近 （概位 北緯35° 30.7′ 東経139° 48.0′）
事故の概要	プレジャーボート ^{サンフィッシュ} Sunfish IIは、南西進中、護岸に衝突した。 Sunfish IIは、船長が負傷し、船首部外板に破口等を生じ、また、護岸は、擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和6年1月10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 Sunfish II、5トン未満 235-31036東京、個人所有 6.34m (Lr) × 2.35m × 1.06m、FRP ガソリン機関（船外機）、84.6kW、平成5年12月
乗組員等に関する情報	船長 75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2月23日 免許証交付日 令和2年11月12日 （令和8年2月22日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（船長）
損傷	本船 船首部外板に破口、GPSプロッター等に濡損（写真1参照） <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;">写真1 船首部外板の破口</p>

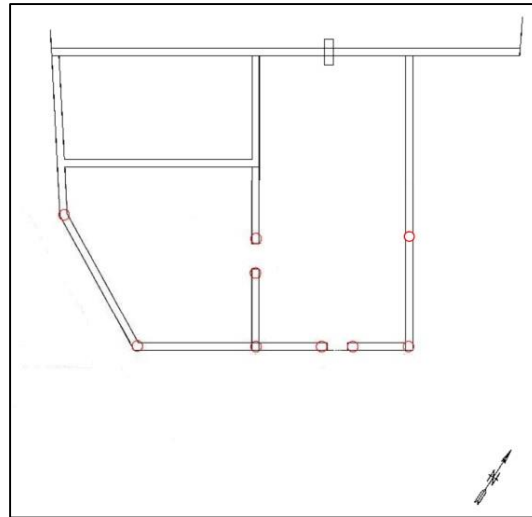
	護岸 擦過傷
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 東北東、風速 約2m/s、視界 良好、気温 約11℃</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期、海水温 約15℃</p> <p>日出時刻：06時41分</p>
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で、令和5年12月13日03時55分ごろ、神奈川県横浜市中区南本牧の北端付近の釣り場に向けて、東京都江戸川区江戸川の係留場所を出航した。</p> <p>本船は、レーダーの装備がなく、船長が船体中央部に位置する操舵区画の中央付近にある舵輪の前に立って手動操舵で操船し、GPSプロッターを作動させ、慣れた海域なので、主に目視で船位を確認し、東京国際空港D滑走路（以下、「本件滑走路」という。）南方沖を約19ノット（kn）の対地速力で南西進した。</p> <p>船長は、本船が本件滑走路の南西端付近を航行していたとき、川崎航路から出航してきたタンカー2隻を、川崎航路第2号灯標の東方沖に視認した。</p> <p>船長は、本事故以前、本船を航行中に行き会ったタンカーの引き波が大きかったことを覚えていたので、本事故当時もタンカー2隻の左舷方からの引き波に注意していた。</p> <p>本船は、船長が左舷方からの引き波を避けることに意識を向けて、いつしか川崎港浮島2期廃棄物埋立護岸（以下、「本件護岸」という。）に向かっていることに気付かないまま航行を続け、04時40分ごろ、本件護岸の東端付近に衝突した。</p> <p>船長は、少しでも水深の浅い場所へ移動しようと考え、本船を多摩川河口から北進させた。</p> <p>本船は、船首部に生じた破口から浸水し、右舷側にゆっくり傾き、船長が04時54分ごろ118番通報して、左舷側から海に飛び込んだ後、転覆した。</p> <p>船長は、着用していたベスト型救命胴衣に付いた笛を吹き、05時19分ごろ付近にいた東京国際空港の警備艇に発見されたものの、同艇に引き上げられず、海水に浸かった状態であった。その後、06時08分ごろ来援した海上保安庁の監視取締艇に救助された後、東京国際空港付近の棧橋で救急車に引き渡され、神奈川県川崎市内の病院に搬送後、顎の裂傷などの手当てを受けて帰宅した。</p> <p>本船は、来援した海上保安庁の巡視艇に川崎市川崎区千鳥町までえい航された後、船長が依頼した業者によって陸揚げされた。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
その他の事項	<p>(1) 船長の操船経験</p> <p>船長は、月に7～8回程度、本船を釣りに使用し、ふだんから夜明け前に出航することが多く、本牧、川崎人工島及び木更津の</p>

釣り場へ出掛けていた。

船長は、本事故以前、本船を航行中にタンカーと行き会ったのは、本件護岸付近よりも東方で、本件護岸付近でタンカーと行き会うのは、本事故当時が初めてであった。

(2) 本件護岸の簡易標識灯

本件護岸には、簡易標識灯（黄光、4秒1閃光（明0.5秒）、光達距離5.5km）が9基設置され、そのうちの1基が本件滑走路側の東端に設置されていた。（図1参照）



○：簡易標識灯の位置

図1 本件護岸及び設置された簡易標識灯の状況

(3) 船長の本件護岸及び同周辺海域についての認識

船長は、本件護岸沖の航行経験が多く、本件護岸及び設置された簡易標識灯についても知っていた。

船長は、本事故当時、本件滑走路の南西端付近から本牧方向を見通した際、本件護岸が低く、船首目標としていた遠方の川崎航路第1号灯標（群閃緑光、毎6秒に2閃光、光達距離5海里（M））や、川崎航路第2号灯標（群閃赤光、毎6秒に2閃光、光達距離5M）及び川崎東扇島防波堤東灯台（等明暗緑光、明2秒暗2秒、光達距離7M）の明かりが見え、本件護岸に設置された簡易標識灯の明かりは、灯標や灯台と比べて、小さくぼやけて見える印象であったと本事故後に思った。

船長は、本船が本件護岸に近づいていたとき、東端の簡易標識灯を見落としていたのではないかと本事故後に思った。

(4) 船長の携帯電話の携行状況

船長は、本事故当時、ストラップ付の携帯電話を首から掛け、シャツの胸ポケットに入れていたが、防水ケースを使用していなかった。

(5) 本件護岸に衝突等した事故例

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、本事故を除き、本件護岸に衝突等した事故が5件発生し、負傷者が11人となっており、いずれも夜間に本件護岸の存在に気付かない等の状況で航行を続け、事故に至っていた。(表1参照)

表1 本件護岸に衝突等した事故例

発生日時	船種 総トン数	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 29トン	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 1.2トン	1人	GPSプロッターが不調な状況で、目視のみで見張りを行い、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 1.3トン	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 4.9トン	2人	GPSプロッターが正しく表示されていない状況で、護岸があることを忘れ、護岸に気付かなかった。
令和4年 10月15日 18時17分ごろ	プレジャー ボート 19トン	なし	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、本船は航行できると思った。

(6) 船舶事故ハザードマップの注意喚起情報

運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ^{*1}によれば、本件護岸に衝突等した事故の発生状況から、以下の注意喚起情報を掲載している。(図2参照)

*1 「船舶事故ハザードマップ」とは、船舶事故や航行安全に関する情報を世界地図上に表示させる運輸安全委員会によるインターネットサービスをいう。URL: <https://jtsb.mlit.go.jp/hazardmap/>



図 2 船舶事故ハザードマップの注意喚起情報

川崎港浮島 2 期廃棄物埋立護岸付近では、夜間の船舶の航行に注意！

川崎港浮島 2 期廃棄物埋立護岸では、夜間、護岸に気付かないまま船舶が衝突する事故が発生しています。

航行中の船舶の船長は、事前に護岸の位置等を調査して、航行中はGPSプロッター等で、自船の位置を正確に把握し、護岸から十分な距離をとって航行すること。

分析


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

あり
なし
なし

本船は、京浜港川崎区第 1 区において、本件滑走路南方沖を川崎航路第 1 号灯標東方沖に向けて南西進中、船長が、川崎航路を出航してきたタンカー 2 隻の左舷方からの引き波を避けることに意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったことから、船首がいつしか本件護岸に向いていたことに気付かずに航行を続け、本件護岸に衝突したものと考えられる。

船長は、GPSプロッターを作動させていたものの、見通しがよく、慣れた海域であったことから、表示した情報を利用せず、目視で船位の確認を行っていたものと考えられる。

船長は、本事故当時、ストラップ付の携帯電話を首から掛け、シャ

	<p>ツの胸ポケットに入れ、防水ケースを使用していなかったものの、本事故後、落水する前に118番通報し、救助要請することができたものと考えられるが、携帯電話を防水ケースに入れて緊急時の連絡手段を確保しておくことが必要であると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、京浜港川崎区第1区において、本件滑走路南方沖を川崎航路第1号灯標東方沖に向けて南西進中、船長が、川崎航路を出航してきたタンカー2隻の左舷方からの引き波を避けることに意識を向け、船首方の見張りを適切に行っていなかったため、船首がいつしか本件護岸に向いていたことに気付かずに航行を続け、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>川崎市は、同市ホームページにおいて、以下の注意喚起情報^{*2}を令和6年8月6日に掲載し、本件護岸への衝突事故防止の安全啓発を実施している。(図3参照)</p> <p>川崎市浮島地区の航行注意</p> <p>夜間等における護岸への衝突事故が発生しています</p> <p>川崎市浮島地区において、航行船舶による衝突事故が発生しています。護岸周辺には、簡易標識灯(黄色、4秒1閃光、灯達距離5.5Km)が9基設置されていることから、夜間等に本護岸付近を航行する場合は、十分離れて航行するようお願いいたします。</p>  <p>川崎市川崎区浮島町地先を見る(外部リンク)</p>

^{*2} URL: <https://www.city.kawasaki.jp/580/page/0000168155.html>



川崎市川崎区浮島町_航空写真



図3 川崎市の注意喚起情報

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、慣れた海域を航行する場合であっても、自船に搭載している航海計器（GPSプロッター等）を有効に使用し、自船の位置や航行上の障害物の状況等を正確に把握すること。
- ・ 船長は、航行予定海域における関係機関の公表する注意喚起情報

	<p>に留意すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 小型船舶の船長は、万が一の落水に備え、携帯電話を防水ケースに入れて常に携行し、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。
--	---

付図1 事故発生経過概略図

