

# 船舶事故調査報告書

令和6年7月31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（防波堤）
発生日時	令和6年1月25日 20時15分ごろ
発生場所	京浜港横浜区第1区 大さん橋ふ頭北北東方沖の北水堤 横浜北水堤灯台から真方位333° 350m付近 （概位 北緯35° 27.8′ 東経139° 39.4′）
事故の概要	旅客船 <sup>サンタバルカ</sup> SANTA BARCAは、西南西進中、北水堤に衝突した。 SANTA BARCA は、旅客8人及び乗組員2人が負傷し、船首部外板に破口等を生じ、また、北水堤は、コンクリートに欠損を生じた。
事故調査の経過	令和6年1月26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	旅客船 SANTA BARCA、18トン 235-47638神奈川、株式会社東京ベイガード（A社） 京浜フェリーポート株式会社（運航会社、B社） 14.98m（Lr）×4.48m×2.10m、FRP ディーゼル機関、423kW、平成19年10月
乗組員等に関する情報	船長A 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 昭和52年7月8日 免許証交付日 令和5年9月27日 （令和10年11月21日まで有効） 甲板員A 64歳 二級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成30年12月11日 免許証交付日 令和5年11月24日 （令和10年12月10日まで有効）
死傷者等	軽傷 10人（旅客8人、船長A及び甲板員A）
損傷	本船 船首部外板に破口、客室内座席の倒壊（写真1参照）



船首部外板の破口



客室内座席の倒壊

写真 1 本船の損傷状況 (B社提供)

北水堤 コンクリートの欠損

気象・海象

気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約2m/s、視界 良好

海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期、潮高 約83cm (横浜)

事故の経過

本船は、旅客不定期航路事業に使用されており、船長A及び甲板員Aが乗り組み、旅客11人を乗せ、令和6年1月25日18時45分ごろ、工場等の夜景を観覧する目的で、京浜港川崎区第1区の大師運河に向けて、京浜港横浜区第1区の大さん橋ふ頭東側の棧橋を出航した。

本船は、大黒大橋下を通過し、京浜運河を東北東進して大師運河に到着後、Uターンし、稼働中の工場の明かりなど観覧ポイントで停船したり、速力を緩めたりしながら、京浜運河を西南西進し、大黒大橋下に向かった。(図1参照)

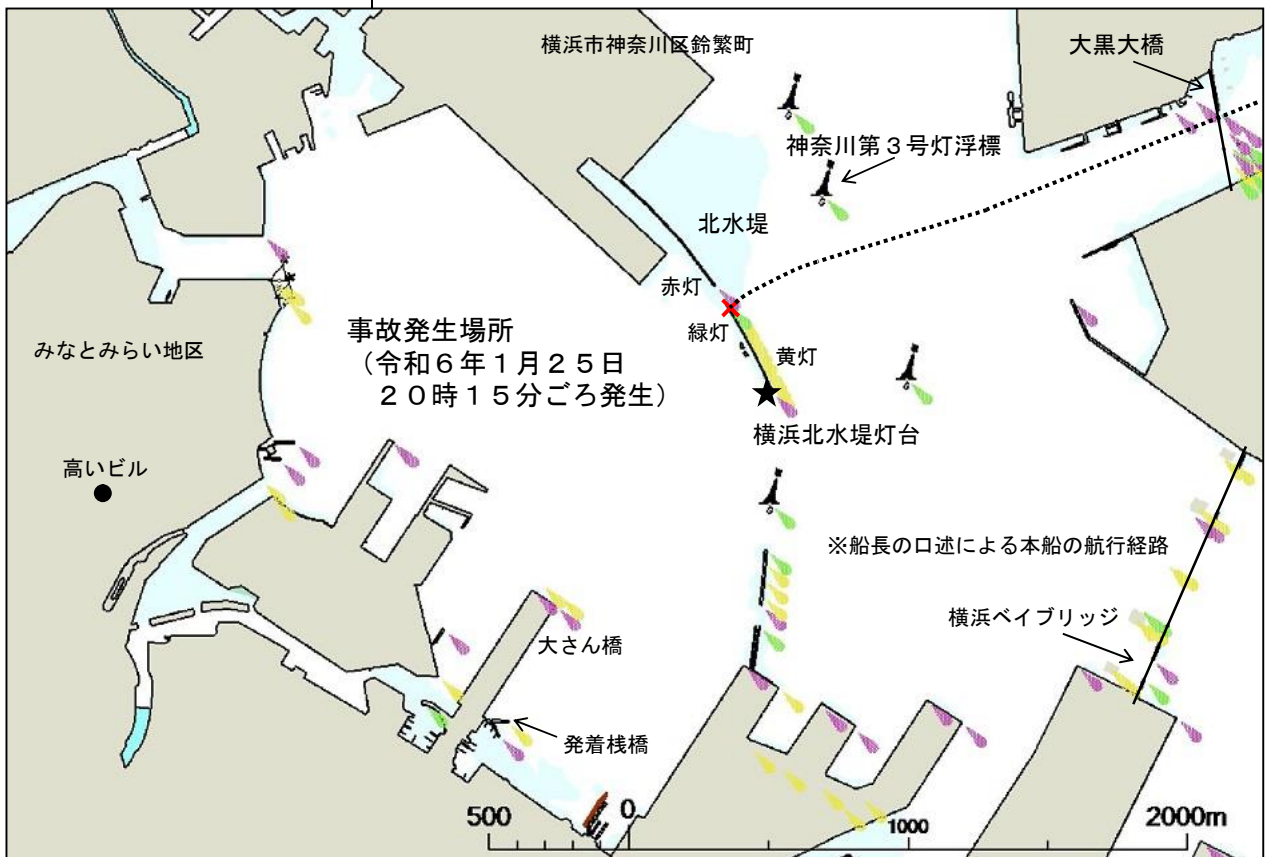


図1 事故発生経過概略図

船長Aは、客室船首側の操縦区画の操縦席に座って手動操舵で操船に当たり、甲板員Aは、船長Aの右側に立って見張りの補助を行い、旅客は、客室船尾側の両舷の椅子席に腰を掛けたり、客室内で立ったりして景色を眺めていた。(写真2、図2参照)



写真2 本船

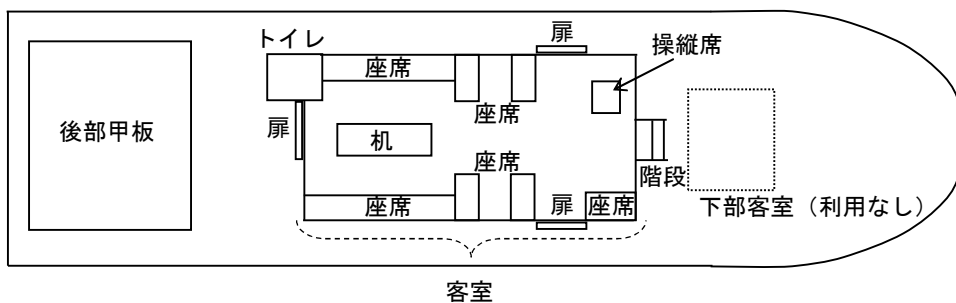


図2 客室内の操縦区画及び座席等の状況

船長Aは、GPSプロッターに過去の航跡を表示させていたが、見通しがよく、慣れた海域なので、主に目視で船位を確認しながら、約18ノット(kn)の速力(対地速力、以下同じ。)で航行し、大黒大橋下を通過した後、神奈川第3号灯浮標付近で、約14knに減速した。(写真3参照)



※本事故当時、表示させていた画面の状況を再現したもの。  
赤線は過去の航跡

写真3 本船のGPSプロッター画面の状況

船長Aは、旅客に神奈川県横浜市西区のみなとみらい地区の街明かりを海上から見せることとし、20時30分の着岸予定時刻を意識して、少しでも撮影時間を確保したいと思い、基準経路である横浜北水堤灯台(以下、「北水堤灯台」という。)の南側を航行することなく、北水堤の中央付近の切り通し(以下、単に「切り通し」という。)を

航行する進路として西南西進した。

北水堤は、横浜市神奈川区鈴繫町南端から南東方向に約940m延びる防波堤で、可航幅が約80mの切り通しがあり、陸側と沖側に分かれていた。

北水堤には、陸側の南端に赤灯（4秒1閃光）が、沖側の北端に緑灯（4秒1閃光）が、緑灯から南端方向に黄灯（10基（4秒1閃光））が、沖側の南端に北水堤灯台がそれぞれ設置され、赤灯と緑灯が同時に閃光し、その後に黄灯が閃光していた。（図3参照）

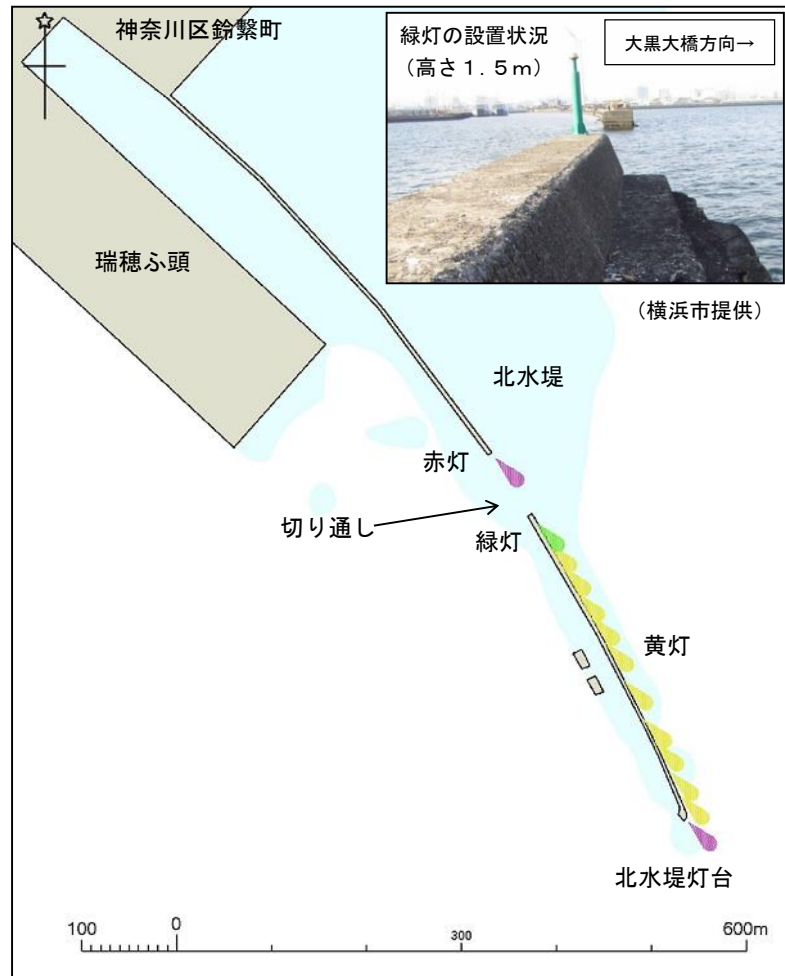


図3 北水堤と標識灯の状況

船長Aは、自身の年齢を考慮し後進の育成を考え始めており、本事故当時は、平日で他船の航行が少なく、海上が穏やかであったので、甲板員Aに切り通しの航行時の注意点を指導し始めた。

船長Aは、初めに、みなとみらい地区の街明かりの中から上方に赤い明かりのある高いビルを見付け、その右下に見える赤灯を、その後、赤灯の左側にある緑灯を順番に見付けて、切り通しを確認することを、左手で舵輪を持って右手で明かりを指差し、「見えるだろう」などと言葉を発しながら甲板員Aに説明した。（図4参照）



図4 みなとみらい地区の街明かりと切り通しを示す赤灯及び緑灯の状況（令和6年2月1日18時24分ごろ、大黒大橋上から撮影）

甲板員Aは、ふだん、本船が切り通しを航行するときは、船長Aが無言の状況で、黄灯を見付けた後に緑灯及び赤灯を見付けて、切り通しを確認し、見張りの補助を行っていたが、本事故当時は、船長Aの発する言葉の説明に意識が向き、切り通しを見付けることができていなかった。

本船は、船長Aが切り通しの中央に船首方を向けた後、甲板員Aの指導に意識を向けていて、いつしか船首が北水堤の緑灯付近に向いていることに気付かないまま、航行を続けた。

本船は、北水堤まで約30mとなったとき、船長Aが正船首よりも右側に緑灯が見えて衝突のおそれを感じ、全速力後進としたものの、20時15分ごろ北水堤の沖側の北端付近に衝突した。

旅客、船長A及び甲板員Aは、衝突の衝撃で体が船首方向へ移動し、転倒したり、客室内の構造物に体をぶついたりするなどした。

船長Aは、主機を中立とした後、旅客に声を掛けて負傷の状況を確認し、操縦区画の階段下の下部客室に倒れた甲板員Aを呼び起こした。

船長Aは、本船の状況を確認し、機関室に浸水がなく、船首部には破口が生じ浸水があるものの、隔壁の損傷がないので、自力航行が可能と判断し、本船を低速で航行させて出航した棧橋まで戻した。

旅客の1人は、船長Aが本船の状況を確認している間の20時20分ごろ118番通報した。

旅客、船長A及び甲板員Aは、下船後、待機していた医療機関職員の手当を受け、旅客8人、船長A及び甲板員Aが、救急車で横浜市内の5つの病院に搬送され、治療を受けた。

旅客8人は、頭部、腕、手、腹、腰、足等の打撲等、船長Aは、顔面外傷、右前腕打撲等、甲板員Aは、頭部裂創、頸椎捻挫及び左第5

<p>その他の事項</p>	<p>中足骨骨折とそれぞれ医師に診断された。</p> <p>(1) B社の運航管理等</p> <p>B社は、平成22年7月から船長Aが代表取締役であるA社と傭船契約を締結していた。</p> <p>B社は、安全管理規程を定め、代表取締役社長が令和2年3月から安全統括管理者兼運航管理者（以下、「B社運航管理者」という。）として、本船及びB社所有船等を管理していた。</p> <p>B社が定めた運航基準には、工場等の夜景を観覧する運航（以下「工場夜景運航」という。）においては、大さん橋ふ頭沖から京浜運河を東北東進し、大師運河に到着後、Uターンして京浜運河を帰航し、その後、大黒大橋下から大さん橋ふ頭沖への経路は、北水堤灯台の南側を航行するよう定められていた。</p> <p>また、運航基準において、船長は、気象・海象等の状況により、基準経路以外の経路を航行しようとする場合は、事前に運航管理者に協議すること、及び緊急の場合等であって事前に協議できない場合は、速やかに変更後の経路を運航管理者に連絡することが定められていた。</p> <p>B社は、事故処理基準を定め、非常連絡及び連絡事項について、事故等が発生した場合は、船長が運航管理者に判明した状況を速報し、また、海上保安部に118番通報することが定められていた。</p> <p>(2) B社運航管理者の事故発生の認知等</p> <p>船長Aは、非常時の連絡体制を認識していたものの、本船が北水堤に衝突後、自力航行が可能と判断し、旅客の1人が118番通報しており、自らがB社運航管理者へ連絡するよりも、旅客を早く下船させることを優先して本船の着舷を急いだ。</p> <p>B社運航管理者は、20時31分ごろ、大さん橋ふ頭付近のB社から帰宅途中にB社棧橋担当者より「本船の綱取りに行ったら船長Aが負傷している」と連絡を受けて、急いで本船の発着棧橋付近にある待合所に向かい、旅客や乗組員が手当を受けている状況を見て、初めて、本事故の発生を知った。</p> <p>(3) B社運航管理者の認識</p> <p>B社運航管理者は、本船が基準経路を航行しないで、切り通しを航行することがあったことを本事故後に知った。</p> <p>B社運航管理者は、船長Aが高齢であることに配慮し、本船の船長の年齢を引き下げたい旨を船長Aに伝えていた。</p> <p>B社運航管理者は、B社棧橋担当者から本船の棧橋到着が終了時刻の20時30分を過ぎてしまう場合があることを聞き、船長Aに対し、定時運航を守るよう指示したことがあった。</p> <p>B社運航管理者は、事故処理基準に基づいて、船長Aが事故発</p>
---------------	---

生の状況を自身（B社運航管理者）及び関係機関に連絡する必要があり、なぜ船長Aが連絡しなかったのかと本事故後、疑問に思った。

(4) B社所有船の切り通しの航行

B社運航管理者は、本事故後、工場夜景運航に従事するB社所有船（19トン）の船長4人に対し、旅客乗船時の切り通しの航行について確認したところ、次のとおりであった。

- ① 2人は航行したことがなかった。
- ② 1人は、帰航時、北水堤灯台付近に屋形船等が数隻、往来しており、避けようとして、過去に1度、航行したことがあった。
- ③ 1人は、帰航時、北水堤灯台付近に屋形船等が数隻、往来していたことや、向かい風で旅客に水しぶきがかかるのを避けようとして、過去に3～4度、航行したことがあった。

B社運航管理者は、ふだんからB社所有船の船長に対し、船長が危険と判断した場合、旅客の安全を優先するための軽微な進路変更は船長の判断に任せる旨を話していたことから、船長が軽微な変更と考え、報告しなかったものと思った。

(5) 船長A及び甲板員Aの経験等

① 船長A

船長Aは、約33年前に横浜市を本拠地として警戒船や通船の業務を始め、所有する本船を新造時から通船として使用しており、平成22年7月からB社と傭船契約を締結し、同年9月から工場夜景運航に従事していた。

船長Aは、令和3年ごろにB社運航管理者から本船の船長の年齢を引き下げたい旨の話を受け、後進の育成を始める必要があると感じていたが、同乗する甲板員に対し運航上のポイントを話す程度であった。

船長Aは、本事故当時、甲板員に対し、切り通しの航行時の注意点を初めて指導した。

② 甲板員A

甲板員Aは、本業と並行し、平成26年より他の甲板員と交代しながら本船の乗務を始め、係船作業、旅客のサポート、見張りの補助等を行っていた。

(6) 船長A及び甲板員Aの切り通しを航行することの認識

船長Aは、長年の経験から、切り通しの航行に慣れており、工場夜景運航が開始された当初は本船で切り通しを航行していなかったものの、見通しがよく、海上が穏やかなときなどに、いつしか基準経路ではない切り通しを航行することがあった。

本船の工場夜景運航は、開始時刻の19時から、終了時刻の



	<p>20時30分までの90分間であったが、船長Aは、少しでも長く旅客に楽しんでもらいたいと考えていて、予約した旅客が集客すれば開始時刻前に出航していた。</p> <p>船長Aは、令和4年3月ごろ、勤務時間の関係からB社棧橋担当者が20時45分までにB社に帰社する必要があることを知り、B社運航管理者から指示されたわけではなかったものの、20時30分に本船を着棧させることを意識するようになった。</p> <p>甲板員Aは、本船の乗務を始めた平成26年ごろ、運航中に切り通しを航行していなかったと認識していたが、船長Aが20時30分までに本船を着棧させることを意識するようになってからか、いつしか運航中に切り通しを航行することがあったと思った。</p> <p>甲板員Aは、切り通しの航行は基準経路ではないことを知っており、わざわざ標識灯が見えづらい切り通しよりも、北水堤灯台の南側を航行した方が安全と思っていたが、船長Aに伝えたことはなかった。</p> <p>甲板員Aは、令和5年夏ごろ、本船が工場夜景運航中、北水堤の緑灯付近に接近し、衝突を回避したことがあり、船長Aと切り通しを航行することをやめようと話したが、その後、再び切り通しを航行するようになったと思った。</p> <p>船長Aは、甲板員Aと切り通しを航行することをやめようと話した後、しばらくやめていたが、観覧していた工場が稼働しなくなったので、旅客にみなとみらい地区の街明かりを海上から見せたいと思い、再び切り通しを航行し、撮影時間を確保するようになった。</p> <p>甲板員Aは、船長Aに自分の意見を言い出せない間柄ではなかったため、切り通しの航行をやめることを伝えておけばよかったと本事故後に思った。</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、京浜港横浜区第1区において西南西進中、船長Aが、切り通しの中央に船首方を向けた後、切り通しの航行時の注意点を甲板員Aに指導す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、いつしか船首が北水堤の緑灯付近に向いていることに気付かずに航行を続け、北水堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本船が切り通しを航行することは、基準経路ではないことを認識していたものの、次のことから、切り通しを航行することがあったものと考えられる。</p>

	<p>(1) 長年の経験があつて慣れていたこと。</p> <p>(2) 北水堤灯台の南側を航行するよりも、みなとみらい地区の街明かりの撮影時間を確保できること。</p> <p>(3) 勤務時間の関係からB社棧橋担当者が20時45分までにB社に帰社する必要があることを知って以降、20時30分に本船を着岸させることを意識していたこと。</p> <p>船長Aは、GPSプロッターの画面を表示させていたものの、見通しがよく、慣れた海域であったことから、表示された情報を利用せず、目視で船位の確認を行っていたものと考えられる。</p> <p>船長Aは、本事故発生後、自らがB社運航管理者に判明した状況を速報し、海上保安部に118番通報する必要があるものと考えられる。</p> <p>B社運航管理者が、本船が基準経路以外の経路である切り通しを運航中に航行していたことを把握していなかったことは、本事故の発生に関与した可能性があるものと考えられる。</p> <p>甲板員Aが、本船の運航中の切り通しの航行は基準経路ではないことを認識しており、北水堤灯台の南側を航行した方が安全だと思っていたことを船長Aに伝えていれば、本事故の発生を防止することができた可能性があるものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、夜間、本船が、京浜港横浜区第1区において西南西進中、船長Aが、切り通しの中央に船首方を向けた後、切り通しの航行時の注意点を甲板員Aに指導す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、いつしか船首が北水堤の緑灯付近に向いていることに気付かずに航行を続け、北水堤に衝突したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>B社は、本事故後、社員（管理船の乗組員を含む。）に対し、本事故の経過、定期航路及び安全管理規程等の確認並びに事故対応マニュアルの作成及び周知等を実施した。</p> <p>関東運輸局及び横浜海上保安部は、本事故後、令和6年3月7日付、横浜、川崎地区旅客船事業者に対し、安全運航の徹底について、乗組員への指導及び教育並びに安全管理規程、運航基準、設備等の確認を求める注意喚起文書を周知した。</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>・ 旅客船の船長は、旅客を乗せた運航中には、操船に専念すること。</li> <li>・ 旅客船の船長は、乗組員等に対し、運航経路の注意点の指導などを行う場合は、旅客を乗せていないときに操船の支障とならないように注意して行うことが望ましい。</li> <li>・ 見張りの補助を行う乗組員は、船長の判断等に疑問がある場合、</li> </ul>

	<p>積極的にアサーション（相手を尊重しつつ自分の意見を主張すること）を行うとともに、事故のリスクを察知した場合は、直ちに船長に伝えること。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・ 船長は、自船に搭載している航海計器（GPSプロッター等）に表示された情報を有効に活用すること。</li><li>・ 旅客船の船長は、基準経路を航行すること。</li><li>・ 旅客船の船長は、気象・海象等の状況により、基準経路以外の経路を航行しようとするときは、事前に運航管理者に協議すること、並びに緊急の場合等であって事前に協議できない場合は、速やかに変更後の経路及び当該経路を航行した理由等を運航管理者に報告すること。</li><li>・ 運航管理者は、基準経路の航行について、船長への確認やGPSプロッター等による船舶の位置情報を活用して状況を把握すること。</li><li>・ 運航管理者は、旅客船の船長が事前に協議できない状況で基準経路以外の経路を航行した場合、速やかにその事実を運航管理者に報告するよう指導すること。</li><li>・ 旅客船の船長は、事故発生時、運航管理者及び海上保安庁に当該事故の発生状況を報告すること。</li></ul>
--	---