

船舶事故調査報告書

令和7年10月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和7年4月12日 20時55分頃
発生場所	東京都大田区多摩川（海老取川付近） 東京湾アクアライン川崎浮島換気所灯から真方位310° 2.6海里付近 （概位 北緯35° 32.7′ 東経139° 45.3′）
事故の概要	遊覧船 ^{ラル シンフォニー} LALL Symphonyは、航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年4月24日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	遊覧船 LALL Symphony、4.4トン 235-56364 東京、株式会社LALLヒューマンホールディングス（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	船首部船底外板に擦過傷
気象・水象	気象：天気 曇り、風向 東、風力 3、視界 良好 水象：水面 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、旅客3人を乗せ、京浜港川崎区の京浜運河で夜景を観るために、東京都江東区所在のマリーナを出航した。 船長は、帰航する際、うねりが高かったため、多摩川及び海老取川を経由して帰航しようと多摩川河口に向かった。 船長は、以前に事故多発エリアを注意喚起するリーフレット^{*1}（以下「本件リーフレット」という。）を見て、多摩川左岸にある海老取川との合流場所付近に浅瀬（以下「本件浅瀬」という。）が広がり、本件浅瀬の西端に、多摩川から海老取川に入るときの変針目標となる二つの簡易標識灯（灯質：黄色、4秒1閃光、光達距離：5.5km、以下「簡易標識灯」という。）があることを確認していた。 船長は、GPSプロッター兼魚群探知機の画面を2分割表示させ、本船の位置及び測深表示を確認しながら、多摩川に架かる多摩川スカイブリッジを上流に向けて通過して、海老取川入口に向けて約4～5ノットの対地速力で操船した。 船長は、右舷船首方に見えるはずの簡易標識灯を見付けることができなかったため、右舷側を追い越して行った小型の船舶に付いて行け

^{*1} 公益社団法人関東小型船安全協会発行（平成29年7月15日初版発行）

ば、海老取川入口にたどり着けると思い、GPSプロッターを活用するなどして自船の位置を確認せず、その小型の船舶に付いて行こうとしたが、すぐに同船舶を見失った。

船長は、測深表示が急に浅くなったので海老取川入口西側の浅瀬に接近していると思い、右舵を取ったところ、測深表示が1m以下となって針路を間違えたことに気づき、船外機を後進としたものの、本船が本件浅瀬に乗り揚げた。

(図1 参照)

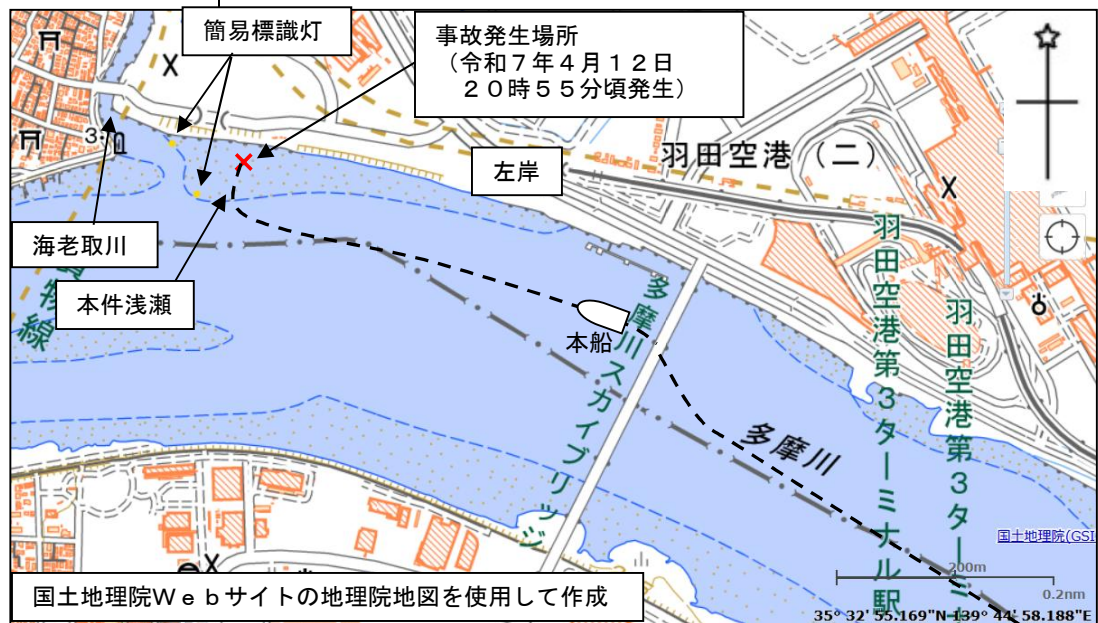


図1 事故発生場所概略図

船長は、その後、船外機を後進にかけるとして離礁を試みたが、本船が動かなかったため、ボートレスキューサービス（BAN : Boat Assistance Network）に救助を要請し、海上保安庁に本事故の発生を通報した。

本船は、救命胴衣を着用した乗船者全員が来援した消防隊員により救助された後、潮位が上がるのを待って、来援したBANの船舶により本件浅瀬から引き出され、船長が乗り、自力でマリーナに帰航した。

A社は、海上運送法（昭和24年法律第187号）に基づく安全管理規程を定め、同規程の中で運航基準を定めていたが、同基準では、多摩川を経由する経路を定めていなかった。（図2参照）

茶線：予定経路
赤線：運航経路



図2 A社の運航経路図（抜粋）

船長は、令和4年6月から本船に乗り組んでおり、本事故発生までに多摩川を航行した経験は昼間1回のみで夜間はなかった。

船長は、A社運航管理者に相談することなく多摩川を経由する経路が航行可能であると判断した。

本船の喫水は、船首約0.5m、船尾約1.0mであった。

本件リーフレットには、海のウォッチングマップとして七つのエリアを掲げ、エリア7については、多摩川における浅瀬に関する情報等が記載されていた。（図3参照）



図3 海のウォッチングマップのエリア7

分析

本船は、運航基準に定められていない多摩川を航行中、船長が、同川における初めての夜間操船であったものの、GPSプロッターを活用するなどして自船の正確な位置を確認しなかったことから、本件浅瀬に向かっていくことに気付くのが遅れ、船外機を後進としたものの、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。

	船長は、変針目標とした簡易標識灯を見付けることができず、右舷側を追い越して行った小型の船舶に付いて行けば、海老取川入口にたどり着けると思ったことから、GPSプロッターを活用して自船の正確な位置を確認しなかったものと考えられる。 船長は、本件リーフレットを確認した際、簡易標識灯の正確な位置を把握していなかったことから、簡易標識灯を見付けることができなかったものと考えられる。 船長Aは、多摩川を経由した経路が基準経路に含まれていなかったものの、夜間の遊覧終了後にうねりが高くなったことから、運航基準に従わず、自ら多摩川を経由した経路が航行可能であると判断したものと考えられる。
原因	本事故は、夜間、本船が、運航基準に定められていない多摩川を航行中、船長が、同川における初めての夜間操船であったものの、GPSプロッターを活用するなどして自船の正確な位置を確認しなかったため、本件浅瀬に向かっていることに気付くのが遅れ、本件浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。
再発防止策	A社は、本事故後、基準経路を遵守し、多摩川を航行しないよう船長に指導した。 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、夜間に航行する場合、目視のみに頼らず、GPSプロッターを有効に活用しながら、常時、周囲の適切な見張りを行って、自船の位置や障害物との位置関係を確認して航行すること。 ・ 遊覧船の船長は、運航会社等が定めた運航基準に従うこと。また、航行中、基準経路の変更を要する場合には、運航管理者に相談してから判断すること。