

船舶事故調査報告書

令和8年2月25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8月24日 13時00分頃
発生場所	東京都江戸川区葛西臨海公園南方沖（旧江戸川河口付近） 浦安沖灯標から真方位300° 1.6海里付近 （概位 北緯35°37.5′ 東経139°52.0′）
事故の概要	プレジャーヨットTAZUは、帆走によって西進中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和7年9月8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	プレジャーヨット TAZU、0.2トン
船舶番号、船舶所有者等	250-42633東京、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	軽傷 1人（同乗者）
損傷	船底外板に破損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.8m、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、クルージングを終え、帆走で東京都江東区所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）に向けて帰航していた。</p> <p>水面から本船センターキール下端までの垂直距離は約3mであった。</p> <p>船長は後部甲板上でメインセール（風を受けて前進推力とするための帆）の操作に意識を集中しながら、旧江戸川河口付近で本船を帆走によって西進させていた。</p> <p>船長は、操船中、船体に衝撃を受けて本船が停止したので、本船が浅瀬に乗り揚げたことに気付いた。（図1参照）</p>



図1 事故発生場所概略図（海図W1061）部分

船長は、自力での航行を断念してボートレスキューサービス（BAN : Boat Assistance Network）に救助を要請し、BAN担当者は本件マリーナに連絡した。

船長は、同乗者と共に、来援した本件マリーナのプレジャーボートに救助された。

本船は、浅瀬から引き出され、台船に乗せられて本件マリーナに戻された。

船長は、事故発生場所付近の航行経験が豊富であったが、出航前に航行予定海域の水路調査を行っていなかった。

船長は、事故発生場所付近の浅瀬の存在を知っていたが、範囲及び水深を正確に把握しておらず、本事故当日の潮汐の状況も確認していなかった。

本船は、GPSプロッター等の航海計器を装備していなかった。

運輸安全委員会の船舶事故ハザードマップ*1には、本事故発生場所付近に次のとおり注意喚起情報が掲載されている。

荒川河口付近では乗揚事故に注意

荒川河口付近には、浅瀬が多く多数の乗揚事故が発生している。

荒川河口を航行する場合は、海図等で事前に水路調査を行い安全に航行可能な水路を航行すること。

分析

本船は、帆走によって旧江戸川河口付近を西進中、船長が、出航前に航行予定海域の水路調査を行っていなかったことから、浅瀬に接近していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。

*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/>

	<p>船長は、浅瀬の存在を知っていたが、範囲及び水深を正確に把握しておらず、本事故当日の潮汐の状況も確認していなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、帆走により旧江戸川河口付近を西進中、船長が、出航前に航行予定海域の水路調査を行っていなかったため、浅瀬に接近していることに気付かず、浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・プレジャーヨットの船長は、慣れた海域を航行する場合であっても、セール操作のみに意識を集中し過ぎず、正確な浅瀬の範囲及び水深の把握及び潮汐の状況を確認しながら操船すること。 ・プレジャーヨットの船長は、船舶の往来や自船の喫水を踏まえ、帆走する海域を選択すること。