

## 船舶インシデント調査報告書

令和7年12月17日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	座洲
発生日時	令和6年10月24日 21時50分頃
発生場所	京浜港川崎第1区浮島北方沖 東京湾アクアライン川崎浮島D灯標から真方位318° 1,220m付近 (概位 北緯35° 31.6′ 東経139° 47.2′)
インシデントの概要	貨物船第二十三新福丸は、離岸中、浅所に座洲した。
インシデント調査の経過	令和6年11月11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	貨物船 第二十三新福丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	142375、平田海運株式会社（A社）、三星海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期、潮高 約145cm（川崎）
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、古紙約855tを積載し、愛媛県三島川之江港に向け、船首を北西方に向けて左舷着けしていた浮島の企業岸壁（以下「本件岸壁」という。）から離岸を開始した。</p> <p>船長は、船橋の操舵スタンドの前に立ち、レーダーを1海里レンジに設定して単独で操船に当たった。</p> <p>船長は、本船の左舷船首部のスプリングラインを残した状態で、左舷35°を取って主機を極微速力前進とし、本件岸壁から本船の左舷船尾部を約20～30m離れた後、船首部配置についていた航海士にスプリングラインを放すよう指示し、バウスラスターを使用して本船の右回頭を開始した。</p> <p>船長は、ふだん屋間に離岸操船することが多く、目視で本件岸壁との距離を確認して、主機を前進や後進に操作しながらバウスラスターを使用して本船を回頭させていた。一方、本インシデント時、経験が少ない夜間での離岸操船であり、目視での確認が十分にできなかった。</p> <p>船長は、本件岸壁のすぐ沖合に浅所（以下「本件浅所」という。）が拡延していることを知っており、ふだんよりも本船が本件岸壁から離れていると思ったが、主機の前進を止めてバウスラスターを使用すれば本件浅所の手前で回頭できると判断し、レーダー等による船位の確認を十分に行わないまま本船の右回頭を続けていたところ、本船</p>

は、水深約3.45mの本件浅所に座洲した。(図1参照)



図1 インシデント発生経過概略図

船長は、A社等に本インシデント発生の連絡を行うとともに海上保安庁に同旨の通報を行った。

本船の喫水は、船首約3.10m、船尾約3.65mであった。

本船は、後日、タグボートに引き出された後、東京湾内にえい航された。

**分析**

本船は、離岸中、船長が、ふだんよりも船位が本件岸壁から離れていると思った際、レーダー等による船位の確認を十分に行わなかったことから、右回頭を続け、本件浅所に座洲したものと考えられる。

船長は、主機の使用を止めてバウスラスタを使用すれば回頭できると判断したことから、船位の確認を十分に行わず、本船の右回頭を続けたものと考えられる。

**原因**

本インシデントは、夜間、本船が、離岸中、船長がレーダー等による船位の確認を十分に行わなかったため、本件浅所に座洲したものと考えられる。

**再発防止策**

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、浅所付近の岸壁から離岸する場合、レーダー等を常時使

	<p>用し、避険線の表示機能を活用するなどして自船の船位及び航行 予定海域付近の浅所について把握すること。</p>
--	---