

船舶事故調査報告書

船種船名 旅客船 第一ふじ岡丸
船舶番号 235-18855 神奈川
総トン数 16トン

事故種類 乗揚
発生日時 平成25年11月16日 18時50分ごろ
発生場所 東京都港区お台場海浜公園内の水域
東京都江東区所在の東京東防波堤灯台から真方位290°
5,430m付近
(概位 北緯35°37.8' 東経139°46.3')

平成26年6月5日
運輸安全委員会(海事専門部会)議決
委 員 横山 鐵男(部会長)
委 員 庄司 邦昭
委 員 根本 美奈

要 旨

<概要>

旅客船第一ふじ岡丸は、船長ほか2人が乗り組み、乗客19人を乗せ、東京都港区お台場海浜公園内の水域で漂泊中、平成25年11月16日(土)18時50分ごろ水没している杭に乗り揚げた。

第一ふじ岡丸は、左舷船尾船底外板に破口を生じて浸水したが、死傷者はいなかった。

<原因>

本事故は、夜間、第一ふじ岡丸が、お台場海浜公園内の水域で漂泊中、船長が杭の存在を知らなかったため、風潮に圧流されて杭に接近し、杭に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

船長が、杭の存在を知らなかったのは、お台場海浜公園内の水域を通航したことがなかったこと、及びお台場海浜公園内の水域の調査を行っていなかったことによるものと考えられる。

1 船舶事故調査の経過

1.1 船舶事故の概要

旅客船第一ふじ岡丸^{おか}は、船長ほか2人が乗り組み、乗客19人を乗せ、東京都港区お台場海浜公園内の水域で漂泊中、平成25年11月16日（土）18時50分ごろ水没している杭に乗り揚げた。

第一ふじ岡丸は、左舷船尾船底外板に破口を生じて浸水したが、死傷者はいなかった。

1.2 船舶事故調査の概要

1.2.1 調査組織

運輸安全委員会は、平成25年11月18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。

1.2.2 調査の実施時期

平成25年11月20日、平成26年2月17日 現場調査

平成25年11月24日、平成26年2月19日、21日、26日、27日 口述聴取

平成26年2月18日、21日、3月3日 回答書受領

1.2.3 原因関係者からの意見聴取

原因関係者から意見聴取を行った。

2 事実情報

2.1 事故の経過

本事故が発生するまでの経過は、第一ふじ岡丸（以下「A船」という。）の船長A、旅客不定期航路等の事業者（以下「A社」という。）代表の乗組員A₁及び乗組員A₂の口述によれば、次のとおりであった。

A船は、船長A、乗組員A₁及び乗組員A₂が乗り組み、乗客19人を乗せ、平成25年11月16日17時30分ごろ、遊覧のため、東京都中央区の晴海朝潮棧橋の乗り場から出発し、港区台場付近の水域に向けてゆっくり南下した。

船長Aは、操舵室に立ち、天井開口部から肩より上を出して操船に当たり、周囲の見張りを行っていた。

船長Aは、A船が港区のレインボーブリッジを通過する頃、調理室に入って来た乗組員A₁にお台場海浜公園内の水域（以下「本件水域」という。）へ乗り入れる予定があるのかを尋ねた。

乗組員A₁は、本件水域で漂泊等をすれば、海上も平穏なので、乗客が船酔いを起こすことも少ないだろうと思い、A社代表の立場から船長Aに本件水域に乗り入れて漂泊又は錨泊するように頼んだ。

船長Aは、A船を本件水域に乗り入れた後、出発するまで約1時間あると乗組員A₁から告げられて漂泊することにした。

A船は、船首を南西に向けて主機関を中立運転とし、本件水域の海上バス乗り場の北方で漂泊を開始した。

A船は、風及び潮流により、南西に圧流されて陸岸に近づいたので、船長Aが、漂泊開始地点まで戻ろうとし、操縦レバーを後進に入れたところ、18時50分ごろ、海上バス乗り場の西方において、動かなくなった。

船長Aは、クラッチに不具合が生じたのではと思い、操縦レバーを後進と中立を繰り返し操作してみたが、A船に動きがなかったため、調理室にいた乗組員A₁にその旨を伝えたところ、乗組員A₁から浅瀬に乗り揚げたのではないかとわれ、乗り揚げたものと思った。

船長Aは、操縦レバーを操作して前後進を繰り返し、自力で離礁しようとしたが、A船が左舷に傾いていることに気付き、調理室の左舷出入口方に視線を向けたところ、左舷通路に流れる水を視認した。

乗組員A₂は、この頃、旅客室の右舷船尾側の出入口から通路に出ようとしたところ、右舷通路に設けられた排水口からあふれる水を視認し、調理室に居る乗組員A₁に伝えた。

乗組員A₁は、直ちに調理室から旅客室に行き、中央部付近の床下の機関室を確認したところ、機関室の高さの半分ぐらいまで浸水していることを認めたため、乗組員A₂に海上保安庁への連絡を頼み、乗組員A₂が19時03分ごろ携帯電話で海上保安庁に通報した。

乗組員A₁は、乗組員A₂と共に乗客に救命胴衣を着用させ、船首側へ誘導していたところ、本事故発生場所付近で遊覧していた屋形船（以下「B船」という。）が来援し、A船の右舷に接舷したので、乗客をB船へ移乗させた。

船長Aは、主機関を運転した状態とし、救命胴衣を着て操舵室から船首暴露甲板に向かった。

乗組員A₁は、調理室の火の元の始末を、乗組員A₂は乗客の忘れ物の確認をそれぞれ行った後、共に救命胴衣を着用して船首暴露甲板に向かった。

A船の乗客は、B船の乗客と共に東京都墨田区の隅田川沿いにある桜橋の乗り場ま

で運ばれて下船した。

船長Aは、乗組員A₁及び乗組員A₂と共に船首甲板で海上保安庁の救助を待ち、来援した巡視艇で海上バス乗り場まで運ばれて下船した。

船長Aは、下船後、乗組員A₁及び乗組員A₂と共に海上保安庁の担当者から事情聴取を受け、杭（以下「本件杭」という。）が、A船の左舷船尾船底外板から旅客室の床に突き出している写真を見せられ、水没している本件杭に乗り揚げ、左舷船尾船底外板に破口が生じたことを知った。

A船は、その後、船首部を海面上に出し、船尾部を着底させて半沈没状態となったが、燃料油等の流出はなく、11月19日に引き揚げられ、台船に載せられて東京都江東区辰巳ふ頭南方沖の貯木場に運ばれた。

本事故の発生日時は、平成25年11月16日18時50分ごろで、発生場所は、江東区所在の東京東防波堤灯台から真方位290°5,430m付近であった。

(付図1 事故発生場所略図、付図2 一般配置図、写真1 船首方から見たA船、写真2 船尾方から見たA船、写真3 右舷方から見たA船、写真4 左舷船尾方から見た船底外板の状況、写真6 操舵室の状況 参照)

2.2 人の死亡、行方不明及び負傷に関する情報
死傷者はいなかった。

2.3 船舶の損傷に関する情報
現場調査によれば、A船は、左舷船尾船底外板に2か所破口を生じていた。
(写真4 左舷船尾方から見た船底外板の状況 参照)

2.4 乗組員等に関する情報

(1) 性別、年齢、操縦免許証

船長A 男性 56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54年3月2日

免許証交付日 平成25年10月1日

(平成31年6月28日まで有効)

乗組員A₁ 男性 47歳

乗組員A₂ 女性 74歳

(2) 船長A及び乗組員の主な乗船履歴等

① 船長A

乗組員A₂及び船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

船長Aは、昭和54年3月に小型船舶操縦免許証を受有後、東京都品川区の大井ふ頭や品川ふ頭付近の水域でパイロットボートの船長業務をしていたこともあったが、本事故前は京浜港横浜第5区の水域で作業船等の船長業務をすることが多く、本件水域を通航したことがなかった。

② 乗組員

乗組員A₁及び乗組員A₂の口述によれば、次のとおりであった。

乗組員A₁は、平成25年8月に父親の後を継ぎ、A船を運航するA社の代表となったが、代表となる前に何度か手伝いのため、A船に乗船したことがあった。

乗組員A₁は、本事故時、A船の乗組員として調理を担当していた。

乗組員A₂は、乗組員A₁の家族であり、過去にA船の乗組員として接客を行っていたが、本事故前は陸上でA船の船長の配乗及び予約の受付を担当しており、本事故当時、A船に乗船する予定の社員に代わって乗船していた。

(3) 乗客に関する情報

乗客は、旅行会社の団体客16人及び添乗員等3人であった。

2.5 船舶等に関する情報

2.5.1 船舶の主要目

船舶番号	235-18855神奈川
船籍港	神奈川県横浜市
船舶所有者	有限会社藤岡
総トン数	16トン
L×B×D	11.98m×3.52m×0.96m
船質	FRP
機関	ディーゼル機関1基
出力	154.46kW
用途	旅客船
進水年月	昭和62年3月
最大搭載人員	旅客48人、船員4人計52人（平水区域の場合）

2.5.2 船体等に関する情報

現場調査、一般配置図及び乗組員A₁の口述によれば、次のとおりであった。

A船は、同業者（以下「B社」という。）から中古船として購入したものであつ

た。

A船は、屋形船と呼ばれる平甲板型の1機1軸の旅客船であり、上甲板上には甲板室が設けられ、甲板室は、船首から船尾にかけて、甲板室の長さの約8割を占める畳敷きの旅客室、便所、操舵室及び調理室となっており、上甲板下には、船首から船尾にかけて、燃料タンク、主機関、発電機及び操舵機が設置されていた。

上甲板下は、5つの隔壁に仕切られていたが、水密隔壁は船首隔壁だけであった。

操舵室は、調理室の左舷前方の床から一段上がった所に設けられ、窓はなく、天井に蓋のある開口を設け、前面に舵輪、操縦レバー及びGPSプロッターが、左舷側に主機計器盤及び配電盤がそれぞれ装備され、舵輪の右舷後方に横向きに固定された椅子が備えられていた。

調理室の両側には通路が設けられており、右舷側が旅客室右舷後方出入口から船尾暴露甲板まで、左舷側が旅客室左舷後方出入口から船尾の食器洗い場までそれぞれ通じており、いずれの側からも調理室に出入りできるものであった。

計画喫水は、0.6mであるが、船体に喫水標の表示がなかった。

船側外板には、塗装の塗り分け線に沿って水あかが付着しており、この塗り分け線から約45cm下方に破口の生じた船底外板があった。

船底外板は、船体中心線から舷側に向かって緩やかに傾斜していた。

本事故当時には、船体、機関及び航海計器等に不具合又は故障はなかった。

(付図2 一般配置図、写真5 船側外板の塗装塗り分け線と水あか等の付着状況、写真6 操舵室の状況 参照)

2.6 気象及び海象に関する情報

2.6.1 気象観測値

- (1) 本事故発生場所の南約8.5kmに位置する東京管区気象台羽田地域気象観測所における観測値は、次表のとおりであった。

時刻	降水量	気温	風速	風向
16時00分	0mm	15.6℃	3.4m/s	東
16時30分	0mm	15.5℃	3.5m/s	東
17時00分	0mm	15.3℃	4.3m/s	東
17時30分	0mm	15.2℃	4.6m/s	東南東
18時00分	0mm	15.0℃	4.8m/s	東南東
18時30分	0mm	14.9℃	4.8m/s	東南東
19時00分	0mm	14.6℃	4.8m/s	東南東

19時30分	0mm	14.5℃	4.6m/s	東南東
20時00分	0mm	14.6℃	4.7m/s	東南東

- (2) 本事故発生場所の南南東約7kmに位置する東京都港湾局東京港波浪観測所における波浪観測によれば、波浪の状況は、次表のとおりであった。

時刻	有義波波高	有義波周期	波向
16時00分	0.30m	2.8秒	南南東
17時00分	0.23m	2.7秒	/
18時00分	0.28m	2.5秒	
19時00分	0.27m	2.3秒	東南東
20時00分	0.30m	2.9秒	西

- (3) 海上保安庁刊行の潮汐表によれば、本事故発生場所の西北西約2kmに位置する港区芝浦における本事故当時の潮汐は、下げ潮の中央期であり、京浜港東京区第6台場の西方約150mにおける潮流は、16時13分に南流に転じ、19時36分に南流が最強となり、その流速は1.7ノットであった。

2.6.2 乗組員の観測

船長Aの口述によれば、天気は晴れ、風もなく、海上は平穏であり、視界は良好であった。

2.7 本件水域等に関する情報

- (1) 東京都港湾局の発行する海上公園ガイド、東京都港湾局の回答書及び東京都港湾局担当者の口述によれば、次のとおりであった。

- ① 本件水域は、お台場海浜公園内の陸岸及び2つの防波堤（鳥の島）により囲まれ、面積が約435,395m²であり、南西側及び北西側が開けており、本事故発生場所付近には、本件水域に貯木場のあった頃に打設された杭が現在も一部残されていた。
- ② 本件水域は、東京都海上公園条例（昭和50年10月22日 条例第107号）第17条第5項により、知事の許可を受けていない船舶の乗り入れ及び留め置きが禁止されており、標識灯の付いた「進入禁止」の標識が3か所の乗り入れ口付近に設置されていた。

東京都港湾局は、本件水域を航路として使用する海上運送法（昭和24

年6月1日 法律第187号)に基づく「旅客定期航路事業」又は「旅客不定期航路事業」に係る船舶を知事の許可を受けた乗り入れ及び留め置きできる船舶としていた。

なお、海上運送法に基づく「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る船舶は、知事の許可を受けた船舶ではなく、本件水域への乗り入れ及び留め置きが禁止されていた。

③ 本件水域には、海上バスの航路が設定されており、その航路沿いに11個の灯浮標が設置されていた。

(2) 乗組員A₁の口述によれば、乗組員A₁は、本事故後、過去に打設した杭が本事故発生場所付近に残っているとの情報を東京湾の土木工事関係者から聞いた。

乗組員A₂の口述によれば、A社は、A船が本件水域に乗り入れる際、知事の許可が必要であることを知らなかった。

(3) 現場調査によれば、本件杭は、海上バス乗り場の南西方に所在する展望棧橋とその北西方にある灯明台^{とうみょうだい}*1とを結んだ線に沿って並列に打設されている十数本の杭の1本であり、約70cm(芝浦)の潮高では水面から約30cm干出し、本事故時と同じ約148cm(芝浦)の潮高では水没していた。

(付図1 事故発生場所略図、写真7 本件杭の干出時の状況、写真8 本件杭の水没時の状況 参照)

2.8 船舶の運航管理等に関する情報

2.8.1 A社の概要

乗組員A₁及び乗組員A₂の口述によれば、A社は、横浜市に所在する旅客不定期航路等の事業者であり、横浜市本牧ふ頭を係留地とし、A船1隻を運航しており、社員は社員Aを除き親族で構成していた。

2.8.2 A社の事業

関東運輸局海事振興部の担当官の口述及び安全管理規程によれば、次のとおりであった。

A社は、平成24年4月12日に国土交通大臣から海上運送法に基づく「旅客不定期航路事業」の許可を受けており、その航路は、横浜市のみなとみらいぷかり棧橋を発着地とする横浜ベイブリッジ付近の水域を周遊するものであった。

*1 「灯明台」とは明かりをともし台のことをいう。なお、お台場海浜公園の灯明台は明かりをともしことができなく、お台場海浜公園のオブジェとして本件水域に設置されている。

また、A社は、平成24年7月13日に国土交通大臣に海上運送法に基づく「人の運送をする内航不定期航路事業」の届出をしており、その航路は、東京都大田区の呑川沿いにあるB社の栈橋を発着地とする台場付近の水域を周遊するものであり、届出の航路は同法に係る通達により、年間3回まで運航可能であった。

2.8.3 安全管理規程

船長A、乗組員A₁及び乗組員A₂の口述並びに安全管理規程によれば、次のとおりであった。

A社は、「旅客不定期航路事業」に係る安全管理規程を定め、平成24年5月1日から実施していたが、「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る安全管理規程は定めていなかった。

A社は、先代のA社代表を安全統括管理責任者に、社員Aを運航管理者にそれぞれ選任していた。

安全管理規程には、航路の運航基準図が作成されており、A船は、航行経路付近に存在する浅瀬、岩礁等の航行の障害となるものの位置を記載した運航基準図に従って航行することにより、乗揚等の事故防止を図っていた。

また、運航管理規程の第10章には、運航に必要な情報の収集及び伝達の項目を設け、次のように記載されていた。

(運航管理者の措置)

第29条 運航管理者は、次に掲げる事項を把握し、(4)及び(5)については必ず、その他の事項については必要に応じて船長に連絡するものとする。

- (1) 気象・海象に関する情報
- (2) 港内事情、航路の自然的性質情報
- (3) 陸上施設の状況
- (4) 水路通報、港長公示等公庁の発する運航に関する情報
- (5) 乗船した旅客数及び車両数
- (6) 乗船待ちの旅客数及び車両数
- (7) 船舶の動静
- (8) その他、航行の安全の確保のために必要な事項

2.8.4 A船の船長の雇用

乗組員A₂の口述によれば、次のとおりであった。

A社は、A船が常時稼働していないので、稼働時にA船の船長を日雇契約しており、A船を購入した頃に船長Aと日雇契約を結んでいたこともあったが、平成21年4月からは社員Aと船長の日雇契約を結んでいた。

2.8.5 A船が係留地から出発に至るまでの経緯

(1) A社が晴海朝潮棧橋からA船を運航させた経緯

旅行会社の担当者、屋形船東京都共同組合の担当者及び乗組員A₂の口述によれば、次のとおりであった。

旅行会社は、団体客から東京の屋形船に乗船したいとの依頼を受けて屋形船東京都共同組合に連絡した。

屋形船東京都協同組合は、35の加盟店から旅行会社からの提示条件に合う船宿を探し、9月12日に旅行会社へB社を紹介した。

A社は、11月14日にB社から正式にA船の運航を委託された。

A社が過去に行った東京方面の水域での運航は、全てB社からの委託であった。

旅行会社は、本事故当日まで、B社の船が来るものと思っていた。

(2) A社が船長Aを配乗するまでの経緯

乗組員A₂の口述によれば、次のとおりであった。

乗組員A₂は、10時30分ごろ、A船の船長として配乗することとしていた社員Aから、仕事の都合により、A船の係留地出発予定時刻の14時00分に間に合わないかもしれないとの連絡を受け、11時00分ごろ、船長Aに電話連絡し、A船の船長を依頼した。

乗組員A₂は、電話連絡した際、東京方面の水域で船長AにA船を運航してもらったことがなかったため、運航管理者である社員Aから航行予定水域の情報を聞こうかと船長Aに尋ねたところ、40年近くも船長をやっているため、必要ないという返事であった。

(3) 船長Aが乗組員A₂の依頼を受けてから係留地を出発するまでの経緯

船長Aの口述によれば、次のとおりであった。

船長Aは、乗組員A₂からの電話により、A船の船長を依頼されたので、東京方面の水域情報を知らないと伝えてから引き受けた。

船長Aは、12時30分ごろ本牧ふ頭の係留地に到着し、A船で昼食を取り、乗組員A₁から晴海朝潮棧橋の位置を道路地図で説明を受けて13時30分ごろ係留地を出発した。

2.8.6 本件水域の調査等

(1) 船長Aの口述によれば、船長Aは、係留地に到着後、出発時刻が迫っていたので、事前に航行予定水域の調査をしなかった。

(2) 乗組員A₁の口述によれば、次のとおりであった。

A船は、過去に本件水域に乗り入れたこともあったが、B社の棧橋からの

出発であったので、本件水域に到着するまでに時間を要し、通航するだけであった。

乗組員A₁は、平成25年8月にA社の代表となったばかりであり、小型船舶操縦免許証を受有していなかったため、航海に関することを船長Aに一任していた。

2.9 搜索、救助及び被害軽減措置に関する情報

乗組員A₁の口述によれば、次のとおりであった。

乗組員A₁は、A船が乗り揚げた際、乗客の1人から救命胴衣の着用や避難する際に協力を受けていた。

乗組員A₁は、書面で取り決めていないが、A船が京浜港東京区の水域で事故や災害に遭遇した場合、B社の船が近くにいれば、助けてくれるものと思っており、また、京浜港横浜区において、主機関故障等で航行不能となった場合には、係留地を共に利用している同業の2社に連絡すれば、えい航してもらえるものと思っていた。

3 分析

3.1 事故発生の状況

3.1.1 事故発生に至る経過

2.1及び2.6から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A船は、船長Aほか2人が乗り組み、乗客19人を乗せ、遊覧のため、平成25年11月16日17時30分ごろ晴海朝潮棧橋を出発し、台場付近の水域に向けて南下した。
- (2) A船は、お台場海浜公園内の本件水域に到着し、船首を南西に向けて海上バス乗り場の北方で漂泊を開始した。
- (3) A船は、風潮に圧流され、18時50分ごろ、海上バス乗り場の西方沖において、本件杭に乗り揚げた。

3.1.2 事故発生日時及び場所

2.1から、本事故の発生日時は、平成25年11月16日18時50分ごろで、発生場所は、東京東防波堤灯台から真方位290°5,430m付近であったものと考えられる。

3.1.3 負傷者の状況

2.2から、次のとおりであった。

死傷者はいなかった。

3.2 事故要因の解析

3.2.1 乗組員等の状況

2.4及び2.8から、次のとおりであった。

(1) 乗組員

船長Aは、適法で有効な小型船舶操縦免許を有していた。

船長Aは、日雇契約により、A船の船長業務に就いていたものと考えられる。

船長Aは、本件水域を通航したことがなかったものと考えられる。

乗組員A₁は、A社の代表となる前に何度か手伝いのため、A船に乗船したことがあったものと考えられる。

乗組員A₂は、過去に乗組員としてA船に乗船していたが、本事故前には陸上でA船の船長の配乗を担当しており、本事故当時、A船に乗船する予定であった社員の代わりに乗船していたものと考えられる。

(2) 乗客

乗客は、旅行会社の団体客16人及び添乗員等3人であったものと考えられる。

3.2.2 船舶の状況

2.1及び2.5.2から、次のとおりであった。

(1) A船は、船体及び機関に故障及び不具合はなかったものと考えられる。

(2) A船は、5つの隔壁を有していたものの、船首隔壁だけが水密であったものと考えられる。

(3) A船は、船側外板の塗装の塗り分け線に沿って水あかが付着していることから喫水線は塗り分け線付近にあり、喫水線から約45cm下方に破口の生じた船底外板があった可能性があると考えられる。

3.2.3 A船の運航及び乗揚の状況

2.1、2.4、2.6、2.7及び3.2.4から、次のとおりであった。

(1) A船は、台場付近の水域に向けて航行中、レインボーブリッジの下を通過した頃、船長Aが、乗組員A₁から頼まれ、お台場海浜公園内の本件水域に乗り入れることとしたものと考えられる。

- (2) A船は、本件水域に到着し、船首を南西に向けて海上バス乗り場の北方で漂泊を開始したものと考えられる。
- (3) 船長Aは、A船が、風力3の東南東の風及び本件水域の南西側の開口に向かう潮流により、圧流され、陸岸に近づいたので、漂泊開始地点まで戻ろうとし、操縦レバーを後進に入れたが、A船が、動かなかつたので、乗り揚げたと思ったものと考えられる。
- (4) 本件水域には、海上バス乗り場の南西方に所在する展望栈橋とその北西方にある灯明台とを結んだ線に沿って並列に打設されている十数本の杭があったが、船長Aは、本件水域を通航したことがなく、また、本件水域の調査を行っていなかったため、本件杭の存在を知らなかったことから、A船が、圧流されて本件杭に接近し、本件杭に左舷船尾を乗り揚げたものと考えられる。
A船は、左舷船尾船底外板に破口を生じて浸水し、半沈没状態となったが、燃料油等の流出はなかったものと考えられる。

3.2.4 気象及び海象の状況

2.6及び2.7から、本事故当時、次のとおりであった。

- (1) 天気は晴れ、風力3の東南東の風が吹き、海上は平穏、視界は良好であり、潮汐は下げ潮の中央期であったものと考えられる。
- (2) 本件水域の潮流は、本件水域に北西側及び南西側の開口があり、下げ潮の中央期であったため、南西側の開口に向けて流れていた可能性があると考えられる。

3.2.5 本件杭の状況

2.7から、本件杭は、本事故発生時の潮高が約148cmであり、潮高約70cmにおいて、水面から約30cm干出しており、本事故発生時の潮高と潮高約70cmにおける干出高から推算すれば、海面下約48cmにあったものと考えられる。

3.2.6 安全管理等に関する解析

2.1、2.8.2から、次のとおりであった。

- (1) A船は、「人の運送をする内航不定期航路事業」の航路がB社の栈橋を発着地とする台場付近の水域を周遊するものであったが、晴海朝潮栈橋を発着地としていたものと考えられる。
- (2) A社は、「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る安全管理規程を定めていなかった。
- (3) A社は、安全管理規程を定め、A船を運航基準図に従って運航させていれ

ば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

- (4) A船は、A社が本件水域を航路とする「旅客不定期航路事業」の許可を得ていなかったことから、本件水域に乗り入れてはならなかった。

3.2.7 事故発生に関する解析

2.1、2.4～2.6、2.8、3.1及び3.2から、次のとおりであったものと考えられる。

- (1) A船は、乗客19人を乗せ、11月16日17時30分ごろ、遊覧のため、晴海朝潮棧橋から出発し、台場付近の水域に向かった。
- (2) A船は、レインボーブリッジの下を通過した頃、船長Aが、乗組員A₁から頼まれ、お台場海浜公園内の本件水域に乗り入れることとした。
- (3) A船は、本件水域において、船首を南西に向けて海上バス乗り場の北方で漂泊を開始し、風潮により、本件杭に向けて圧流された。
- (4) 船長Aは、陸岸に近づいたので、漂泊開始地点まで戻ろうとし、操縦レバーを後進に入れたが、A船は、動かず、本件杭に乗り揚げた。
- (5) 船長Aは、本件水域を通航したことがなく、また、本件水域の調査を行っていなかったため、本件杭の存在を知らなかったことから、A船が、圧流されて本件杭に接近し、本件杭に乗り揚げた。

3.3 救助に関する解析

2.1、2.9から、次のとおりであった。

乗組員A₁は、乗組員A₂と共に乗客に救命胴衣を着用させ、船首側へ誘導していたところ、本事故発生場所付近で遊覧していたB船が来援したことから、乗客をB船へ移乗させることができた。

乗組員A₁は、事故や災害に遭遇した場合、運航委託元や係留地を共に利用している同業者から救助等をしてもらえると思っていたものと考えられ、A社は、運航する船舶に事故等の緊急事態が発生した場合の救助及び支援について、同業者と協定を結んでいなかったが、本事故発生場所の水深が深く、B船の来援がなければ、被害が拡大した可能性があることから、事故等の緊急事態が発生した場合の救助及び支援について、同業者と協定を結ぶことが望まれる。

4 原因

4.1 原因

本事故は、夜間、A船が、お台場海浜公園内の本件水域で漂泊中、船長Aが本件杭の存在を知らなかったため、風潮に圧流されて本件杭に接近し、本件杭に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

船長Aが、本件杭の存在を知らなかったのは、本件水域を通航したことがなかったこと、及び本件水域の調査を行っていなかったことによるものと考えられる。

4.2 その他判明した安全に関する事項

A社は、「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る安全管理規程を定めていなかったが、安全管理規程を定め、A船を運航基準図に従って運航させていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

5 再発防止策

本事故は、夜間、A船が、お台場海浜公園内の本件水域で漂泊中、船長Aが本件杭の存在を知らなかったため、風潮に圧流されて本件杭に接近し、本件杭に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。

A社は、「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る安全管理規程を定めていなかったが、安全管理規程を定め、A船を運航基準図に従って運航させていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。

したがって、A社は、「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る安全管理規程を定め、運航管理者に安全管理規程を遵守させ、運航に必要な情報の収集及び船長への伝達を徹底させることが必要であり、また、運航する船舶に事故等の緊急事態が発生した場合の救助及び支援について、同業者と協定を結んでいなかったが、本事故発生場所の水深が深くB船の来援がなければ、被害が拡大した可能性があることから、事故等の緊急事態が発生した場合の救助及び支援について、同業者と協定を結ぶことが望まれる。

5.1 A社により講じられた事故等防止策

A社は、乗組員A₁が平成25年8月にA社の代表となったばかりであり、小型船舶操縦免許証を受有していなかったため、A社の代表として航海に関することを船長Aに一任していたが、乗組員A₁が小型船舶操縦免許証を受有し、航海の知識を習得

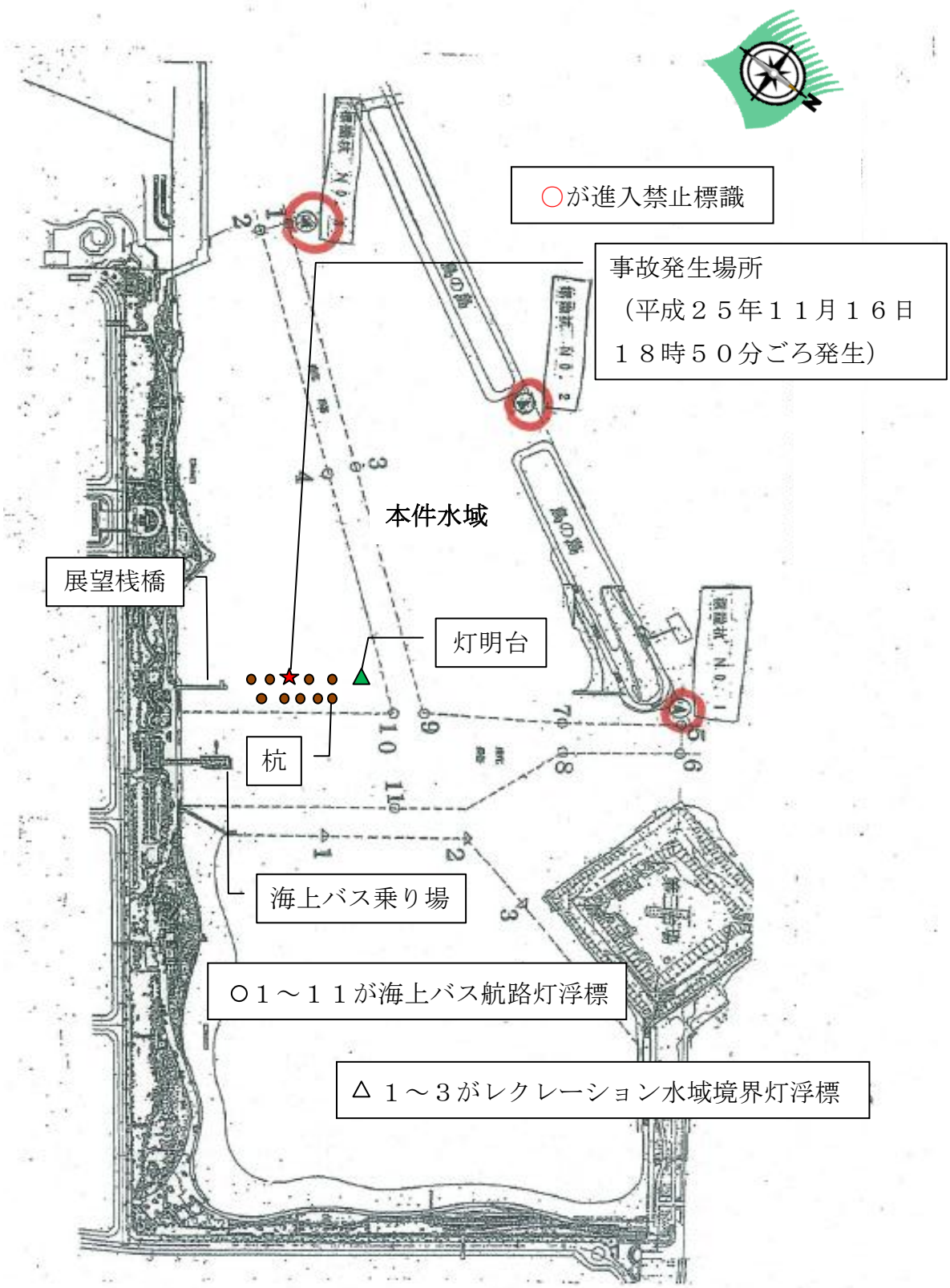
することにより、安全運航の確保に努めることとした。

5.2 今後必要とされる事故等防止策

A社は、届出をした「人の運送をする内航不定期航路事業」に係る安全管理規程を定め、運航管理者に安全管理規程を遵守させ、運航に必要な情報の収集及び船長への伝達を徹底させることが必要である。

A社は、運航する船舶に事故等の緊急事態が発生した場合の救助及び支援について、同業者と協定を結ぶことが望まれる。

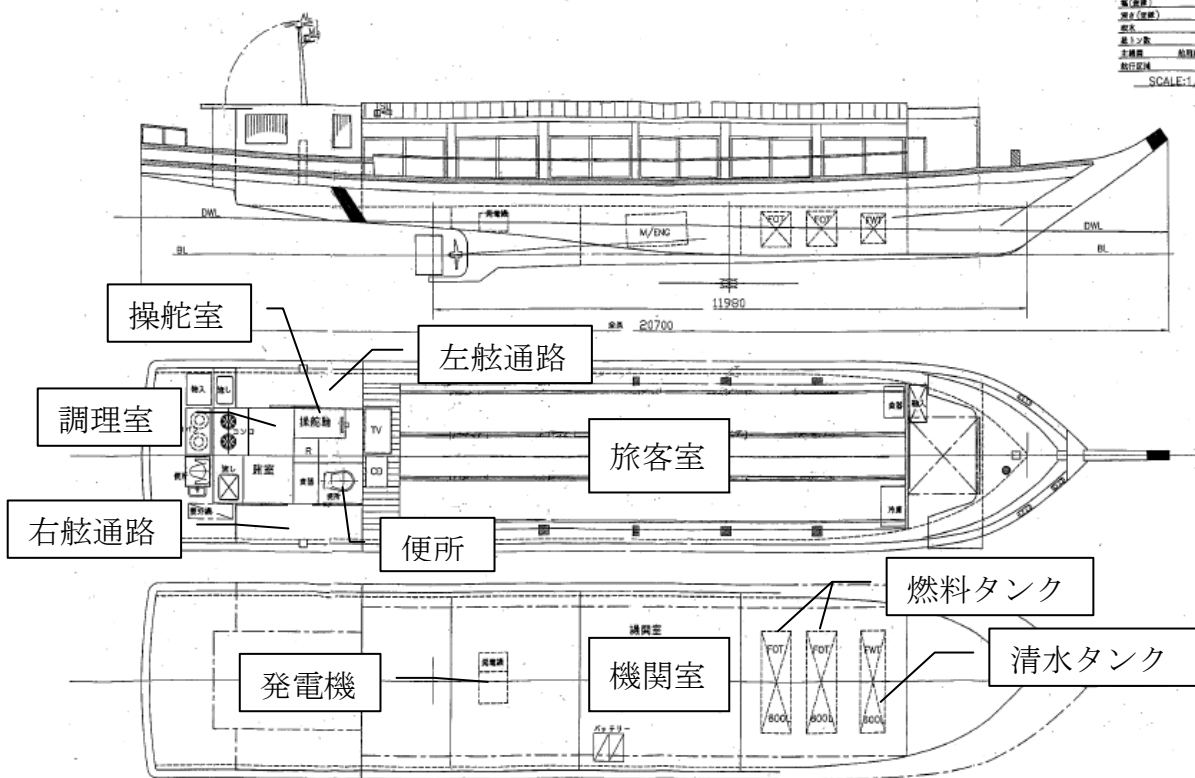
付図1 事故発生場所略図



付図2 一般配置図

20m型 屋形船 第一ふじ丸 一般配置図

主要項目	
全長	20.70 m
全幅員	11.65 m
喫水(満載)	3.52 m
喫水(空船)	0.85 m
排水	0.60 m
乗客人数	12名
主機関	船務機油エンジン 1基
航行区域	平水区域
SCALE:1/60	



Oct,2011 作成

写真1 船首方から見たA船



写真2 船尾方から見たA船



写真3 右舷方から見たA船



写真4 左舷船尾方から見た船底外板の状況



写真5 船側外板の塗装塗り分け線と水あか等の付着状況



写真6 操舵室の状況



写真7 本件杭の干出時の状況

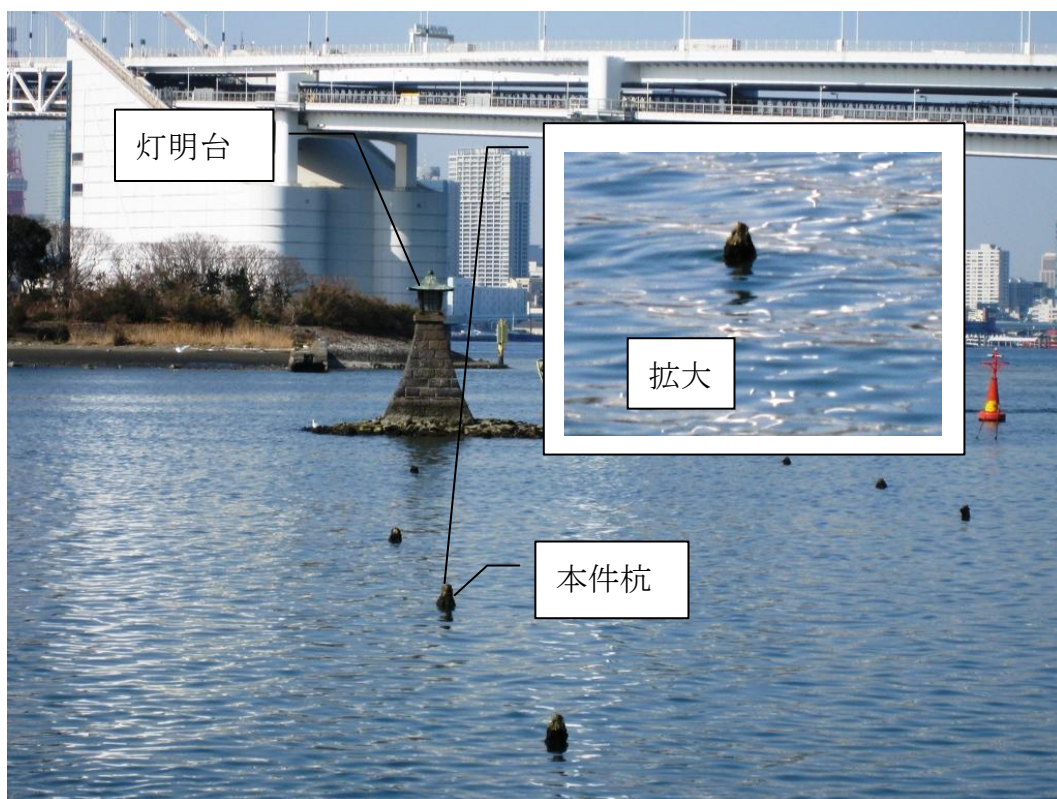


写真8 本件杭の水没時の状況

