

船舶事故調査報告書

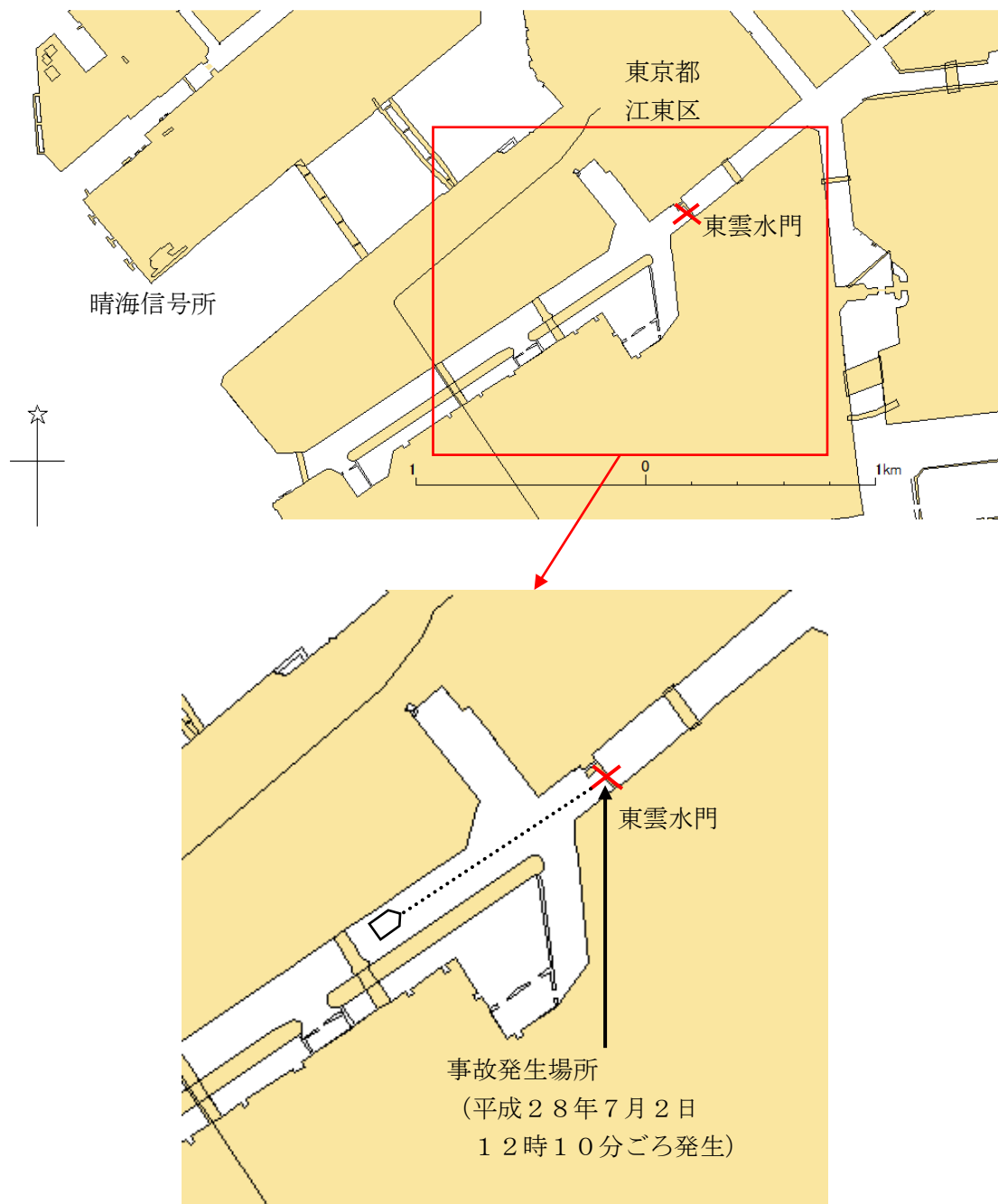
平成29年1月26日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	衝突（水門）
発生日時	平成28年7月2日 12時10分ごろ
発生場所	東京都江東区東雲水門 晴海信号所から真方位083° 2,350m付近 （概位 北緯35°38.9′ 東経139°47.9′）
事故の概要	プレジャーボートMARIEは、北東進中、東雲水門に衝突した。 MARIE は、船長及び同乗者2人が負傷し、右舷船尾部外板に破口を生じ、また、水門の防舷材に剝離等を生じた。
事故調査の経過	平成28年7月4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	プレジャーボート MARIE、4.7トン 230-53528東京、株式会社日本ワークス 7.75m (Lr) × 2.65m × 1.87m、FRP ガソリン機関、257.4kW、平成26年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 46歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年9月7日 免許証交付日 平成25年3月13日 （平成30年3月12日まで有効）
死傷者等	軽傷 3人（船長、同乗者A、同乗者B）
損傷	本船 右舷船尾部外板に破口 水門 防舷材に剝離及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風速 約3.4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人（以下「同乗者A」及び「同乗者B」という。）を乗せ、東京都大田区所在の東京国際空港沖を遊覧した後、江東区所在のマリーナに戻ることにし、東雲運河を約15ノットの対地速力で手動操舵により北東進した。 本船は、東雲水門まで約50mとなったところで、同水門の3号門を通行してきた反航船と左舷対左舷で通過し、船長が東雲水門の2号門の約2～3m手前で同門内に反航船の航走波が到達しているのを認

	<p>めたが、2号門に進入した。</p> <p>本船は、船長が、反航船の航走波により右舷方に圧流されていると思い、機関を中立にしたところ、平成28年7月2日12時10分ごろ、右舷船尾部外板が東雲水門の1号門と2号門の間の支柱に取り付けられた防舷材に衝突した。</p> <p>本船は、右舷船尾部外板に生じた破口部から浸水して船尾部が沈み、船外機がチルトアップした状態となったので、機関及び舵の操作ができず、航行不能となった。</p> <p>船長は、船首部甲板下のキャビンに浸水していたので、同乗者Bを仲間の水上オートバイに移乗させた。</p> <p>同乗者Aは、衝突を認めて来援した東雲水門の耐震補強工事に従事する警戒船に移乗し、また、船長は仲間の水上オートバイ経由で警戒船に移乗した。</p> <p>船長及び同乗者2人は、警戒船が通報した警察署の警備艇に移乗して東雲水門付近の階段から上陸し、救急車で病院に搬送され、船長が左胸部の打撲、同乗者Aが左膝の打撲及び同乗者Bが左肘の打撲とそれぞれ診断された。</p> <p>本船は、半沈没状態となり、付近の護岸に係留され、3日に引き揚げられて係留地に陸揚げされた。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図、付図2 東雲水門、写真1 東雲水門 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、本船に平成26年1月ごろから乗船し、年間約50回操船していたので、本船の操船には慣れていた。</p> <p>船長は、本事故発生場所付近の航行経験が豊富であった。</p> <p>船長は、2号門内に航走波の到達を認めた際、同門の手前で停止し、航走波がなくなってから同門を通行していれば、衝突することはなかったと本事故後に思った。</p> <p>東雲水門は、南東岸から1号門、2号門、3号門及びセクターゲートと呼称されており、各門の幅はそれぞれ約12mであった。</p> <p>防舷材は、ゴム製であり、幅約1.5m、高さ約1.2mであった。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、東雲運河を北東進中、東雲水門の2号門内に反航船の航走波が到達している状況下、同門に進入したことから、同航走波に圧流され、右舷船尾部外板が東雲水門の1号門と2号門の間の防舷材に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、東雲運河を北東進中、東雲水門の2号門内に反航船の航走波が到達している状況下、同門に進入したため、同航走波</p>

	に圧流され、右舷船尾部外板が東雲水門の1号門と2号門の間の防舷材に衝突したものと考えられる。
参考	<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"> ・狭い水路の護岸などに近寄って航行する際は、他船の航走波の影響を考慮した操船を行うこと。

付図1 事故発生経過概略図



付図2 東雲水門

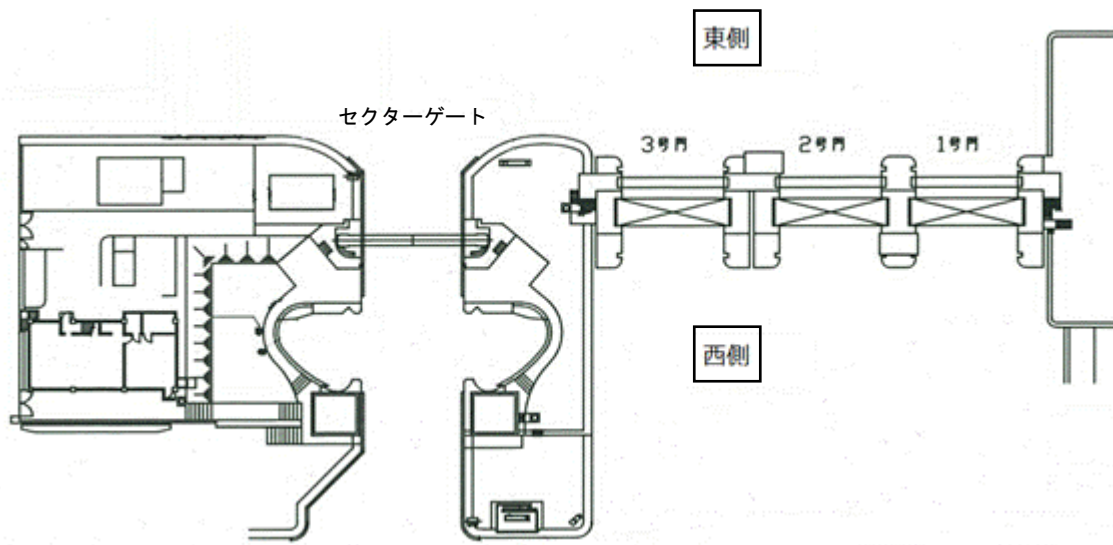


写真1 東雲水門

