

## 船舶事故調査報告書

令和2年9月16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	令和元年5月20日 10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 晴海信号所から真方位188° 1.2海里付近 (概位 北緯35°37.6′ 東経139°46.2′)
事故の概要	水陸両用バスKABA3は、航行中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和元年5月21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 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	水陸両用バス KABA3、11トン 116-764東京、ニッセイ・リース株式会社（船舶所有者）、 株式会社フジエクスプレス（船舶運航者、A社）
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特定
負傷者	なし
損傷	右後輪タイヤハウス及び右舷船尾部外板に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約4m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか航海士及びツアーガイド1人が乗り組み、旅客4人を乗せ、お台場海浜公園内の水域及び東京湾内の遊覧を終え、お台場海浜公園から水面に向かって、北方に延びる約73mのスロープ（以下「本件スロープ」という。）に向かって上陸を開始した。</p> <p>本船は、本件スロープに付着した藻でタイヤが滑って、本件スロープを上れなくなり、船首部が本件スロープの東側（左舷側）を向き、左舷側に傾いた状態となったので、再度上陸をやり直そうとし、本件スロープに向かう助走距離をとり、行き足をつけようと、浅所のある場所に接近して大回りで左旋回していたところ、浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船長が、浸水等異常の無いことを確認し、本事故の発生をA社及び海上保安庁に通報した後、来援した海上保安庁のゴムボートの協力を得て、旅客4人及びツアーガイド1人を付近の水上バス棧橋に移乗させ、潮位が上がった後、自力で離礁し、上陸した。</p> <p>船長は、本事故発生海域の航行経験が2年間あり、本件スロープの東側に水深1～2mの浅所があることを知っており、大回りで旋回した際、浅所に向かうことになったものの、本船がタイヤのある水陸両用車なので、浅所を乗り切れるだろうと判断して航行を続けた。</p> <p>本船の喫水は、船首尾共に約1.4mであった。</p>
分析	本船は、本件スロープを上陸中、船長が、上陸をやり直そうと大回

	<p>りで左旋回していたところ、浅所のある場所に接近したものの、乗り切れるだろうと判断して航行を続けたことから、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、浅所の存在を知っていたものの、本船がタイヤのある水陸両用車であることから、浅所を乗り切れるだろうと判断して航行を続けたものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が本件スロープを上陸中、船長が、上陸をやり直そうと大回りで左旋回していたところ、浅所のある場所に接近したものの、乗り切れるだろうと判断して航行を続けたため、浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<p>A社は、本事故後、管理船舶の全ての船員に対し、本事故の概要を周知するとともに、再発防止策として次の改善措置を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・スロープの東側は水深が浅いため進入しない。</li> <li>・運行前に潮高を確認し、事故発生時の干潮潮位9cmを上回る20cm以上あることを基準として、それに満たない場合は運休する。</li> <li>・スロープの途中でタイヤが滑って上れなくなった場合、スロープ上を後進で下がり、上陸をやり直す。</li> <li>・スロープの一部は、滑り止め加工をしていたが、タイヤが滑ったスロープ部分まで施されていなかったため、滑り止め施行範囲の拡張を早急に行う。</li> </ul> <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"> <li>・船長は、水深の浅い場所には、立ち入らないこと。</li> </ul>