

船舶事故調査報告書

令和6年6月26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6年1月7日 10時05分ごろ
発生場所	山梨県富士河口湖町河口湖大橋南側（河口湖南東部） 小立 ^{こたち} 四等三角点から真方位097° 約490m付近 （概位 北緯35°30.5′ 東経138°45.8′）
事故の概要	旅客船アンソレイユは、出航作業中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年1月10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	旅客船 アンソレイユ、19トン
船舶番号、船舶所有者等	241-17460山梨、富士五湖汽船株式会社（A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	舵に曲損
気象・水象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 水象：湖面 平穏
事故の経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、陸岸から東方に延びる棧橋（以下「本件棧橋」という。）に船首を西方に向けて左舷着けで係留した状態から営業用の棧橋に向かう目的で、船長が操舵室で操船に、乗組員1人が船尾の配置につき、係留索が放された後、後進を開始した。</p> <p>本船は、観光客の多い休日等の臨時便として運航し、ふだん、基準経路から離れた本件棧橋等に係留されており、本事故当時も臨時便として運航するため営業用の棧橋に移動することとなった。</p> <p>船長は、離棧前に左舷船尾方にいた釣り船が離れているのを認め、他にも釣り船がいるのではないかと思い、操舵室内の後方監視モニター及び操舵室両側に取り付けられたバックミラーを介して後方を見ながら、低速力で後進していたところ、船体に衝撃を感じ、前方を見たところ本件棧橋の延長線上よりも南側に位置しており、浅所に乗り揚げたことを知った。</p> <p>船長は、主機を停止してA社事務所に無線で救助を求め、本船は、来援したA社の船舶等に引き出され、自力航行して本件棧橋に係留した。</p> <p>船長は、本件棧橋から離岸したのは2～3回程度であり、本件棧橋周辺の水路調査を行っていなかったが、本件棧橋の南側に浅所があることを他の船長から聞いており、また、本件棧橋の北側にも浅所があると思い込んでいたので、本件棧橋からまっすぐに後進しようとしていた。また、本事故当時、後方の監視に意識が向いていて、風の影響</p>

	<p>で本船が南方へ流されていることに気付かなかったと本事故後に思った。</p> <p>船長は、本件棧橋より北側に浅所がないことを本事故後に知り、本件棧橋から離棧する際、係留索1本を残した状態で主機を前進とし、船尾を本件棧橋から離して出航すればよかったと本事故後に思った。</p> <p>A社は、河口湖の水位低下に伴い、令和5年12月27日に基準経路の水深を計測して航行に支障がないことを確認したが、基準経路から離れる本件棧橋までの経路について、水深を計測していなかった。</p> <p>A社は、安全管理規程を定めており、同規程では運航基準図について、次のとおり定めている。</p> <p>(運航基準図)</p> <p>第4条 運航基準図に記載すべき事項は次のとおりとする。</p> <p>(1) 基準経路(発着場の位置、針路、変針点等)</p> <p>(2) 地形、水深、湖(水)流等から、航行上、特に留意すべき箇所</p> <p>(3) その他航行の安全を確保するため必要な事項</p> <p>山梨県のホームページ等によれば、令和2年～6年の各1月平均水位(富士河口湖町船津地先)は、令和2年-1.23m、令和3年-2.07m、令和4年-2.03m、令和5年-1.86m、令和6年-2.92mであり、本事故当日が-2.86mであった。</p> <p>国土院が調査した湖沼データの河口湖(昭和38年測量、平成30年改測)によれば、本件棧橋南側の陸岸から浅所が東方に^{ひろ}拡がり、等深線4mが本件棧橋の東方延長線上に表示されている。</p> <p>A社は、本事故後、本事故発生場所の水深を計測した結果、水深が約1.3mであった。</p> <p>本船の喫水は、船首約0.8m、船尾約1.4mであった。</p>
分析	<p>本船は、出航作業中、船長が、本件棧橋からまっすぐに後進しようとしている中、後方監視に意識を向けていたことから、風の影響で南方へ流されていることに気付かず、本件棧橋東南東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、本件棧橋周辺の水路調査を行っていなかったが、本件棧橋の南側に浅所があることを他の船長から聞いており、また、本件棧橋の北側にも浅所があると思いついていたことから、本件棧橋から真っ直ぐ後進しようとしたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が出航作業中、船長が、本件棧橋からまっすぐに後進しようとしている中、後方監視に意識を向けていたため、風の影響で南方へ流されていることに気付かず、本件棧橋東南東方の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、営業用の棧橋に設定した水位が基準よりも低下した場合、基準経路で最も浅い場所及び本事故発生場所付近の水深を</p>

計測することとした。

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、棧橋の風上側から離棧させる場合、風が弱くても浅所への圧流に備え、係留索 1 本を残した状態で主機を前進又は後進とし、浅所から十分に離す針路に向けて離棧すること。
- ・ 船長は、出航作業中、特定の方向だけに意識を向けることなく、常時、周囲の見張りを適切に行うこと。
- ・ 船舶所有者は、旅客船が基準経路から離れる場合、事前に航行予定経路の水路調査を行い、船長に同調査の結果を周知すること。