

船舶事故調査報告書

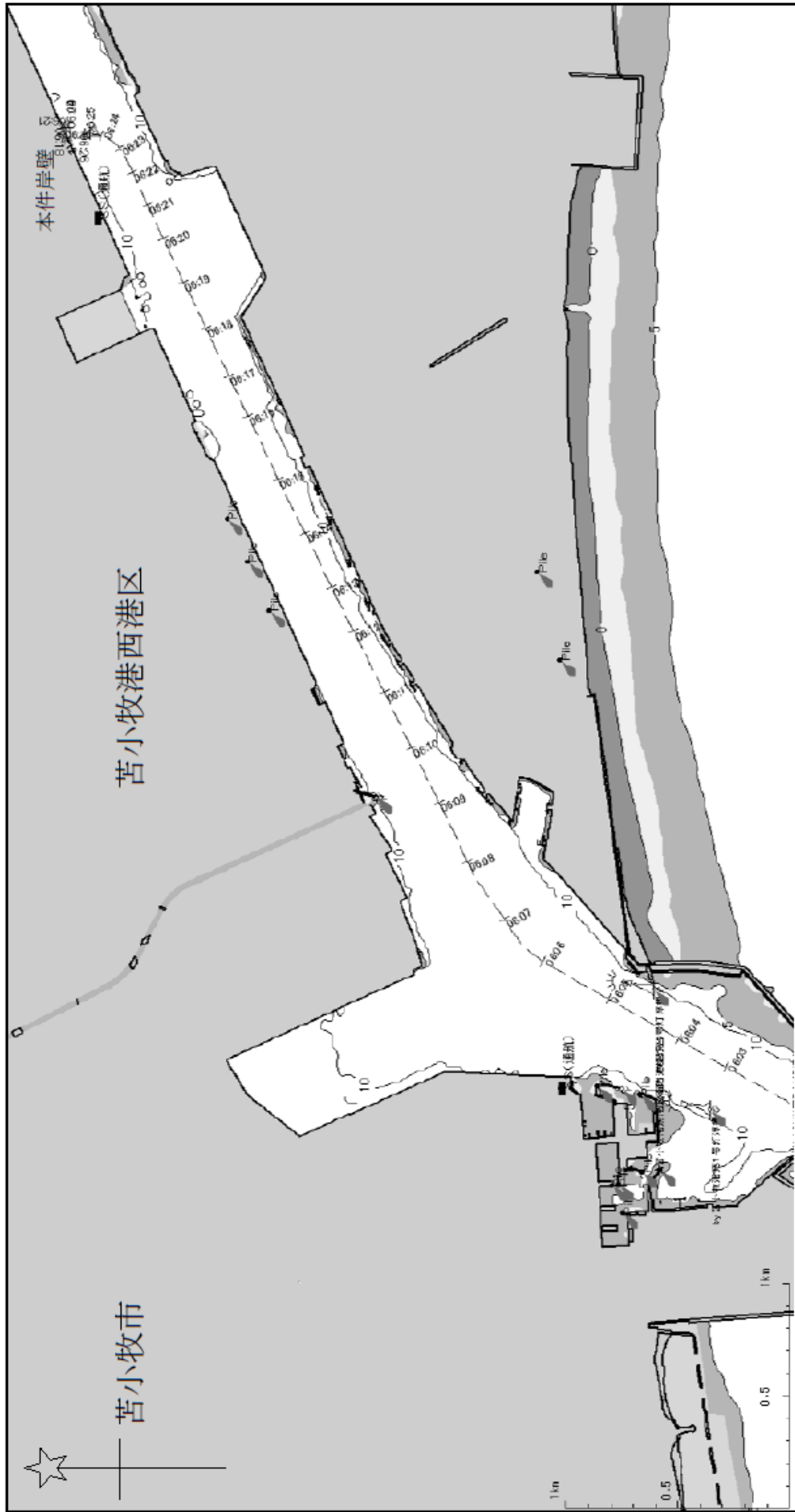
平成26年11月20日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成26年2月8日（土） 06時25分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港第1区の日之出・電気化学ふ頭2号岸壁付近 苫小牧港西防波堤灯台から真方位054.5°3海里付近 （概位 北緯42°39.0′ 東経141°40.5′）
事故調査の経過	平成26年2月27日、本事故の調査を担当する主管調査官（函館事務所）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	A 旅客フェリー さんふらわあ しれとこ、11,410トン 136852、商船三井フェリー株式会社 190.00m×26.40m×18.35m、鋼 ディーゼル機関2基、29,160kW（合計）、平成13年6月 B セメント運搬船 第六芙蓉丸、3,610トン 141212、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 及び新和内航海運株式会社 98.00m×16.00m×8.50m、鋼 ディーゼル機関、2,721kW、平成22年1月
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 59歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成16年6月18日 免状交付年月日 平成21年6月18日 免状有効期間満了日 平成26年6月17日 B 船長B 男性 53歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成14年4月3日 免状交付年月日 平成24年3月16日 免状有効期間満了日 平成29年4月2日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷船首外板に凹損及び擦過傷 B 船首外板に凹損等
事故の経過	A船は、船長Aほか20人が乗り組み、苫小牧港第1区の日之出・電気化学ふ頭2号岸壁に出船右舷着けで係留していた。

	<p>B船は、船長Bほか9人が乗り組み、船首約6.30m、船尾約6.83mの喫水でセメントの揚げ荷役のため、苫小牧港西港区に入港し、日之出・電気化学ふ頭1号岸壁（以下「本件岸壁」という。）へ向けて針路約063°（真方位、以下同じ。）、速力約8ノット（kn）（対地速力、以下同じ。）で同港内を航行した。</p> <p>船長Bは、レーダー及びAISにより本件岸壁の港奥側に係留中のA船を認め、平成26年2月8日06時19分ごろ、二等航海士から本件岸壁までの距離が約1,000mとの報告を受け、主機を停止して約6.5knで、バウスラストを使用して船橋右舷側のウイングで自ら操船することとし、二等航海士を船尾配置に就かせた。</p> <p>船長Bは、陸上の綱取り作業員が照らすライト（以下「本件ライト」という。）の位置を目印として左舷錨を投下し、左回頭して本件岸壁に右舷着けしようとしたものの、霧のため視界不良となり、A船及び岸壁を視認できなくなった。</p> <p>船長Bは、霧で見えにくくなった本件ライトに意識を向けていた。</p> <p>船長Bは、霧が晴れてA船及び本件岸壁を視認できる状態となり、左舷錨を投下する時機を逸してしまったことに気付いたが、左舷錨を投下しなくても着岸できるものと思い、06時22分ごろ、主機を微速力後進にかけ、約4.5knの前進行きあしで左舵70°とし、バウスラストを使用して左回頭を始めた。</p> <p>船長Bは、船首配置に就いていた一等航海士から、A船に接近し過ぎている旨の報告を受け、主機を半速力後進に増速して左舷錨を投下したが、06時25分ごろ、B船の船首がA船の左舷船首に衝突した。</p> <p>B船は、すぐにA船から離れ、本件岸壁に出船右舷着けで着岸した。（付図1 推定航行経路図（1）、付図2 推定航行経路図（2）、付表1 B船のAIS記録（抜粋） 参照）</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ及び霧、風向 東北東、風力 3、視程 約80～500m</p> <p>海象：海上 平穏</p> <p>日出時刻：06時40分</p>
<p>その他の事項</p>	<p>A船の喫水は、船首約5.52m、船尾約6.38mであった。</p> <p>船長Bは、B船及び他船の船長として苫小牧港への入港経験は豊富であったが、ふだん、本件岸壁の対岸に入船右舷着けで着岸しており、本件岸壁に出船右舷着けで着岸するのは初めてであった。</p> <p>B船の海上公試運転成績書によれば、B船の舵角70°における左旋回の最大横距は、159.04mであり、最大縦距は、278.22mであった。</p> <p>海図W1033Aによれば、本件岸壁付近の水路幅は、約350mであり、水深は、約9.4～12.7mである。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり A なし、B あり A なし、B なし</p> <p>B船は、苫小牧港西港区の本件岸壁へ向けて北東進中、船長Bが、霧が晴れてA船及び本件岸壁を視認できる状態となり、左舷錨を投下して左回頭する時機を逸したことに気付いたが、左舷錨を投下しなくても着岸できるものと思い、主機を微速力後進にかけ、前進行きあし約4.5knで左回頭したことから、A船に接近し、主機を半速力後進に増速して左舷錨を投下したものの、A船と衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、苫小牧港西港区において、A船が係留中、B船が本件岸壁へ向けて北東進中、船長Bが、霧が晴れてA船及び本件岸壁を視認できる状態となり、左舷錨を投下して左回頭する時機を逸したことに気付いたが、左舷錨を投下しなくても着岸できるものと思い、主機を微速力後進にかけ、前進行きあし約4.5knで左回頭したため、A船に接近し、主機を半速力後進に増速して左舷錨を投下したものの、A船と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・レーダー等を活用して船位及び船速の確認を適切に行うこと。 ・速力を十分に減じてから着岸作業を行うこと。

付图 1 推定航行経路图 (1)



付表1 B船のAIS記録(抜粋)

平成26年2月8日

時刻 (時:分:秒)	対地速力 (kn)	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")	対地針路 (°)	船首方位 (°)
06:08:27	8.9	42-38-05.6	141-38-13.1	063	065
06:09:17	8.8	42-38-09.0	141-38-22.4	063	064
06:10:27	8.8	42-38-13.4	141-38-34.6	063	064
06:11:38	8.8	42-38-18.2	141-38-47.5	063	064
06:12:28	8.7	42-38-21.7	141-38-56.8	063	064
06:13:28	8.7	42-38-25.6	141-39-07.4	063	064
06:14:28	8.7	42-38-29.5	141-39-18.1	063	064
06:15:37	8.4	42-38-33.7	141-39-29.9	064	065
06:16:47	8	42-38-37.7	141-39-41.3	064	065
06:17:17	7.8	42-38-39.3	141-39-45.8	064	065
06:18:28	7.5	42-38-43.3	141-39-57.0	064	065
06:19:37	6.8	42-38-46.9	141-40-07.4	064	065
06:20:37	6	42-38-49.6	141-40-14.9	064	066
06:21:28	5.4	42-38-51.4	141-40-20.3	065	066
06:22:37	4.5	42-38-53.8	141-40-27.4	064	056
06:23:30	3.5	42-38-55.9	141-40-30.7	045	029
06:24:02	2.9	42-38-57.3	141-40-31.6	027	018
06:24:20	2.6	42-38-58.0	141-40-31.8	018	012
06:24:31	2.5	42-38-58.4	141-40-31.9	015	010
06:24:37	2.4	42-38-58.7	141-40-32.0	013	007
06:24:47	2.2	42-38-59.0	141-40-32.0	010	004
06:25:10	1.7	42-38-59.7	141-40-32.0	003	355
06:25:14	1.3	42-38-59.8	141-40-32.0	003	354
06:25:20	0.8	42-38-59.7	141-40-31.9	001	352
06:25:24	0.5	42-38-59.6	141-40-31.9	003	352
06:25:31	0	42-38-59.5	141-40-32.0	357	351
06:25:34	0	42-38-59.5	141-40-32.0	357	350
06:25:37	0.2	42-38-59.3	141-40-32.0	170	349
06:26:08	0.7	42-38-59.0	141-40-32.0	170	344