

船舶事故調査報告書

平成30年3月28日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成29年5月12日 11時40分ごろ
発生場所	静岡県沼津市三津浜千鳥棧橋 伊豆内浦港三津4号防波堤灯台から真方位185°350m付近 （概位 北緯35°01.3′ 東経138°53.8′）
事故の概要	旅客船第2伊豆丸は、着棧作業中、棧橋に衝突した。 第2伊豆丸は、旅客1人が負傷し、棧橋にペイント剝離を生じた。
事故調査の経過	平成29年5月23日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所を指名した） 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	旅客船 第2伊豆丸、13トン 241-7122 静岡、千鳥観光汽船株式会社（A社） 15.00m×3.99m×1.78m、FRP ディーゼル機関、205.95kW、昭和58年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 22歳 一級小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成28年9月30日 免許証交付日 平成29年2月13日 （平成34年2月12日まで有効）
死傷者等	軽傷 1人（旅客A）
損傷	本船 なし 棧橋 ペイント剝離
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	本船は、船長、甲板員A及び甲板員Bが乗り組み、旅客Aほか旅客42人を乗せ、平成29年5月12日11時20分ごろ三津浜千鳥棧橋（以下「本件棧橋」という。）を離棧し、内浦湾周遊を行った後、本件棧橋に船首着けでの着棧作業に入った。 船長は、操舵室左舷側の舵輪の前に立って操船に当たり、甲板員Aが船首配置に、甲板員Bが操舵室右舷側で見張りにつき、約3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で手動操舵により本件棧橋に接近した。

	<p>本船は、船長が、本件棧橋の手前約10mで主機のクラッチを中立にして前進行きあしにより本件棧橋に接近し、約3～4m手前で同クラッチを後進に入れ、前進行きあしを減速して着栈しようとしたところ、前進行きあしが速いことに気付いた甲板員Aが操舵室前部出入口から駆け込んで来てスロットルレバーを操作して主機の回転数を上げたものの、11時40分ごろ船首部が本件棧橋に衝突した。</p> <p>本船は、甲板員Bが半歩前に入る程度の衝撃を受け、甲板員Aが操船を交替して着栈した。</p> <p>船長及び甲板員Bは、客室内を巡回して旅客の状況を確認し、客室後部出入口階段付近に立っていた旅客Aが天井角部に前頭部を打って裂傷を負っていたので、A社に案内し、絆創膏を貼るなどの応急手当を行った。</p> <p>(付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の船首着けでの着栈操船要領は、約3knの速力で本件棧橋にほぼ直角に接近し、本件棧橋の手前約10mで主機のクラッチを中立とし、本件棧橋の手前約3～4mで同クラッチを後進に入れ、本件棧橋の直前で主機の回転数を上げて前進行きあしを減速するものであった。</p> <p>船長は、平成28年11月にA社に就職して乗船経験を積み、本事故の約2か月半前からは、ほぼ毎日、本船の操船を行い、操船には慣れていたものの、船首着けで着栈したのは数回であり、本事故時、本件棧橋の左右には他船が係留されていたので、前面に船首着けで着栈することにした。</p> <p>甲板員Aは、船長の上司であり、船首着けでの着栈操船に慣れていた。</p> <p>船長は、船首着けで着栈するに当たり、以前、主機のクラッチを後進に入れて回転数を上げずに着栈したことがあり、船首部にはタイヤの防舷材があり、衝撃を吸収してくれるので大丈夫と思っていた。</p> <p>船長は、本事故時も同様に操船したが、主機の回転数を上げて減速しなければいけなかったものと本事故後に思った。</p> <p>本船は、着栈する際、立っている旅客に対して、着席するか、手すり等をつかむように注意喚起のアナウンスを行っていなかった。</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、本件棧橋に着栈作業中、船長が、前進行きあしの制御を適切に行わなかったことから、前進行きあしが速い状態で本件棧橋に接近し、船首部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>船長は、船首着けで着栈するに当たり、過去に主機のクラッチを後</p>

	<p>進に入れて回転数を上げずに着棧したことがあり、船首部に設置したタイヤの防舷材により衝撃を吸収できるものと思い込んでいたことから、主機の回転数を上げて前進行きあしを減速しなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件棧橋に着棧作業中、船長が、前進行きあしの制御を適切に行わなかったため、前進行きあしが速い状態で本件棧橋に接近し、船首部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
参考	<p>A社は、本事故後、次の対策を講じた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船首着けで着棧するに当たり、本件棧橋の手前で早めに後進をかけ、前進行きあしを十分に減速し、速力を調整して着棧する。 ・ 着棧時、旅客に対して、「着棧時には座ってください。座っていない方は手すり等につかまってください。」旨、注意喚起のアナウンスを行う。 <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"> ・ 船首着けでの着棧作業は、前進行きあしの調整を早期に、かつ、慎重に行い、過大な前進行きあしで着棧しないように留意すること。 ・ 船首着けの着棧操船は、事前に十分に練習しておくことが望ましい。

付図1 事故発生場所概略図

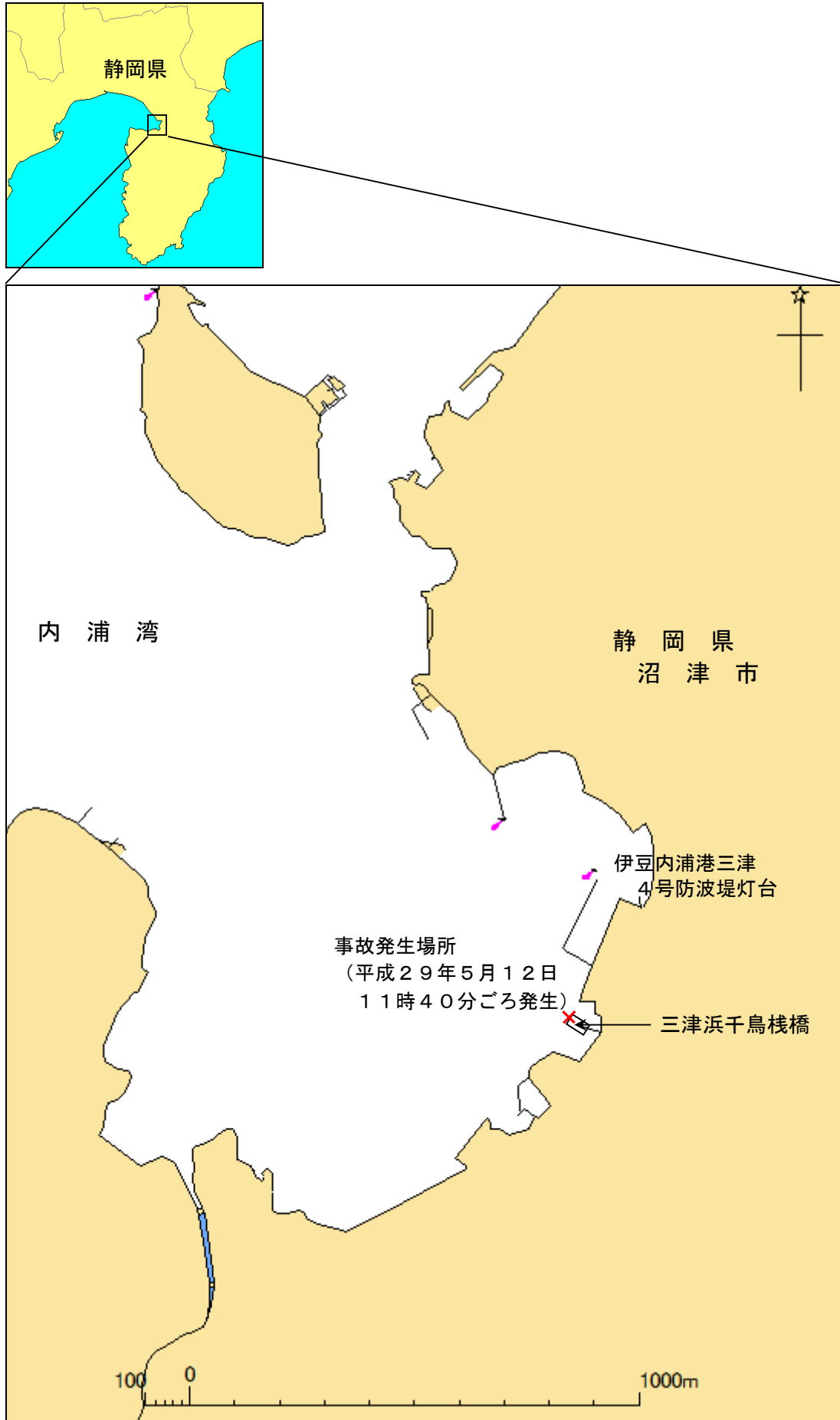
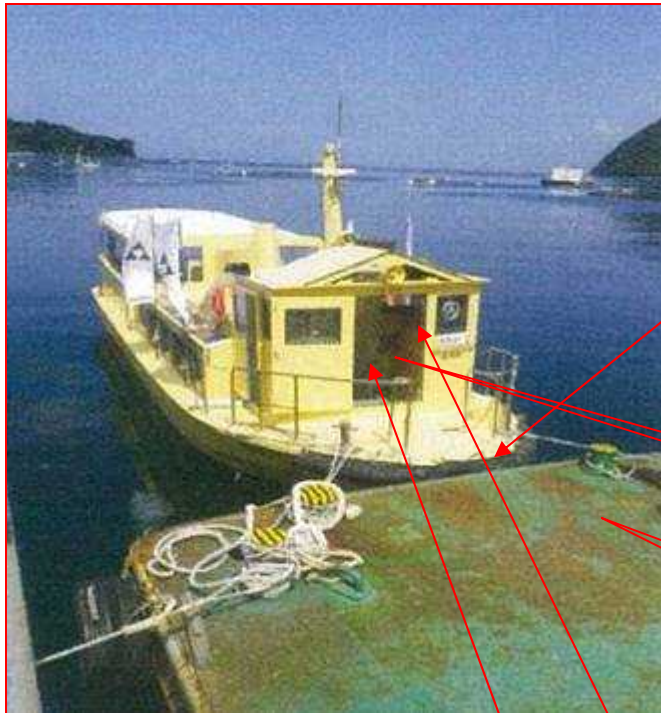


写真1 本船



タイヤの防舷材

棧橋

操舵室前部出入口

客室後部出入口

クラッチ
レバー

スロットル
レバー



客室前部出入口



舵輪