

船舶事故調査報告書

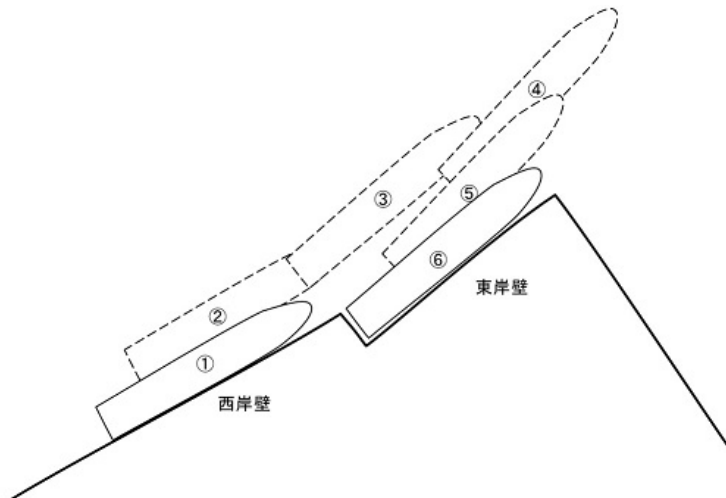
令和6年1月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和5年8月12日 08時55分ごろ
発生場所	青森県八戸市八戸港八太郎3号ふ頭フェリーふ頭 八戸港八太郎東防波堤灯台から真方位238°700m付近 （概位 北緯40°32.9′ 東経141°30.5′）
事故の概要	旅客船シルバーティアラは、着岸操船中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年8月16日、主管調査官（仙台事務所）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 シルバーティアラ、8,543トン
船舶番号、船舶所有者等	143119、川崎近海汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷中央外板に凹損を伴う擦過傷 岸壁 上部にコンクリートの剥離
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 6、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、左舷船首約30°から風速約13m/sの北東風を受ける状況下、船長ほか21人が乗り組み、八戸港八太郎3号ふ頭フェリーふ頭の西側の岸壁（以下「西岸壁」という。）に右舷着けた状態から北東側に隣接する同フェリーふ頭の東側の岸壁（以下「東岸壁」という。）にシフトする目的で、西岸壁を離岸した。</p> <p>船長は、東岸壁の前面を通過後、東岸壁に対して船体の体勢を平行に維持しながら後進で着岸するつもりでいたが、西岸壁を離岸後、風速が約20m/sと強まったので、船首スラストなどを使用したものの、本船は、船体姿勢を維持できずに右舷側に圧流され、右舷中央部が東岸壁の北端角に衝突した。</p> <p>船長は、船舶所有会社に本事故の発生を報告し、船舶所有者が海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、ふだん、西岸壁で離着岸をしていたが、繁忙期の出航時には、積み込む車両の駐車場が広い東岸壁に変更していた。</p> <p>船長は、入手した気象情報から風向が船首方向に変わると想定し、風速約13m/sでも操船に支障がないと思い、タグボートの手配を行っていなかった。</p> <p>船長は、タグボートを使用できるのは手配してから約1時間を要するので、短時間であれば、風速が強まることはないと思って離岸した。</p>

	<p>船長は、風が強くなることを想定してタグボートを事前に手配しておけば、本事故の発生を防ぐことができたと思つた。</p> <p>(付図1 予定操船図、付図2 衝突状況図 参照)</p>
分析	<p>本船は、左舷船首方から風速約13m/sの北東風を受ける状況下、西岸壁から東岸壁へ着岸操船中、船長が、短時間であれば風が強まることはないと思ひ、タグボートを使用せずに着岸操船を続けた際、更に強い風を左舷側に受けたことから、船体が右舷側に圧流され、右舷中央部が東岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、左舷船首方から風速約13m/sの北東風を受ける状況下、西岸壁から東岸壁へ着岸操船中、船長が、短時間であれば風が強まることはないと思ひ、タグボートを使用せずに着岸操船を続けた際、更に強い風を左舷側に受けたため、船体が右舷側に圧流され、右舷中央部が東岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、離着岸の際、予想される最大瞬間風速等を考慮して、タグボートの手配を行うこと。</li> </ul>

付図1 予定操船図



付図2 衝突状況図

