

## 船舶事故調査報告書

平成24年3月22日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突
発生日時	平成23年4月27日（水） 14時05分ごろ
発生場所	京浜港東京第2区竹芝棧橋 東京都江東区所在の東京中央防波堤西灯台から真方位339° 3.9海里付近 （概位 北緯35° 39.2′ 東経139° 45.8′）
事故調査の経過	平成23年6月13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 貨客船 さるびあ丸、4,992トン 133817、東海汽船株式会社 120.54m×15.20m×8.75m、鋼 ディーゼル機関2基、8,238kW（合計）、平成4年8月 B 旅客船 ヴァンテアン、1,717トン 131933、東京ヴァンテアンクルーズ株式会社 64.83m×13.00m×4.70m、鋼 ディーゼル機関2基、882kW（合計）、平成元年8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 昭和58年12月21日 免状交付年月日 平成20年3月3日 免状有効期間満了日 平成25年12月20日 B 船長B 男性 53歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年12月1日 免状交付年月日 平成18年11月1日 免状有効期間満了日 平成23年11月30日
死傷者等	なし
損傷	A 左舷中央ブルワーク及び外板に凹損等 B 船首右舷ブルワークに凹損等
事故の経過	A船は、船長ほか26人が乗り組み、竹芝棧橋に右舷付けで着岸中、B船は、船長ほか23人が乗り組み、旅客16人を乗船させ、同棧橋において着岸作業を行っていた。 船長Bは、通常の操船方法により北進状態から左旋回し、その後、ジョイスティック装置（ジョイスティックの傾き及び捻りに合わせてサイドスラスト及び推進器の推力並びに舵角を制御することにより、船体の姿勢、

	<p>移動方向及び速力を指定して操船できる装置)を使用した操船方法(以下「ジョイスティックによる操船方法」という。)で着岸しようとしてジョイスティックによる操船方法に切り替えた際、南からの強風によって左回頭が止まり、左舷側から風を受ける体勢で圧流されてA船と衝突しそうな状態となったことから、衝突を回避するため、再び通常の操船方法に切り替えようとしたが間に合わず、平成23年4月27日14時05分ごろA船左舷中央付近とB船船首右舷側が衝突した。</p> <p>本事故による負傷者の発生、浸水及び油の流出等はなかった。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南、風力 7、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の初期、波高 0.5～1m</p>	
その他の事項	<p>B船は、通常の操船方法からジョイスティックによる操船方法に切り替える場合には、舵角及び可変ピッチプロペラの翼角を0°にした上で切替え操作を行う必要があり、その後、約10秒間は、制御システムにより船体各部のエラーチェックが行われることから、操船ができない状況になる機構となっていた。</p> <p>A船は、B船が接近した際、B船に対して注意喚起信号を吹鳴した。</p> <p>船長Bは、B船に4年間乗船し、約1年前に一等航海士兼船長となり、船長と交代しながら約6か月の船長職を経験しており、A船が着岸した状態での着岸作業にも慣れていた。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>A なし、B あり</p> <p>A なし、B あり</p> <p>あり</p> <p>B船は、竹芝棧橋において着岸作業中、船長Bが適切な操船を行わなかったことから、風によって圧流されて着岸中のA船と衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、左回頭中、船長Bがジョイスティックによる操船方法に切り替える時機が適切でなかったことから、推力が低下するとともに、左回頭を抑制する方向に舵が働き、風を左舷側に受けて圧流されたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、B船が、竹芝棧橋において着岸作業中、船長Bが適切な操船を行わなかったため、風によって圧流されて着岸中の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>	
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・強風下又は突風等が予想される場合には、風の影響を考慮し、不測の事態に対応できるよう、通常の操船方法で着岸作業を行うか又はジョイスティックによる操船方法へ安全に切り替えられるような姿勢を整えたのちに切替え作業を行うこと。</li> </ul>	