

## 船舶事故調査報告書

平成24年5月24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 根 本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成23年7月21日 12時21分ごろ
発生場所	神奈川県横須賀市横須賀港第3区 横須賀港東北防波堤東灯台から真方位261° 2,230m付近 （概位 北緯35° 19.0′ 東経139° 39.1′）
事故調査の経過	平成23年8月25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	ロールオン・ロールオフ貨物船 フェニックス、10,050トン 137036、春山海運株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 160.04m×25.50m×18.35m、鋼 ディーゼル機関、12,640kW、平成14年7月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 60歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年6月15日 免状交付年月日 平成20年3月10日 免状有効期間満了日 平成25年6月30日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾外板に擦過傷 岸壁 コンクリート製車止めブロックの圧壊
事故の経過	<p>本船は、船長ほか10人が乗り組み、横須賀港第3区の専用岸壁（以下「本件岸壁」という。）において荷役を行っていたが、台風が接近したため、荷役を中止して港外に錨泊し、台風通過後、荷役再開のために船首約6.0m、船尾約7.2mの喫水をもって本件岸壁に向けて入港した。</p> <p>船長は、港外において20m/sの風を観測し、タグボート2隻を使用する予定であったが、陸上側の運航管理会社から、港内の風が8m/sとの情報を得たので、経費節減を考慮して1隻の使用とした。</p> <p>本船は、タグボート1隻の引き索を左舷船尾にとり、出船右舷着けとするため、本件岸壁手前にて左回頭を行い、岸壁と平行な状態で後進中、左舷からの強風により圧流され、船首側が本件岸壁に接近したため、船首スラスタを使用したが姿勢の制御ができなかった。</p> <p>本船は、船首側が本件岸壁のフェンダーに、続いて船尾側が本件岸壁のフェンダーに接したが、船尾側のフェンダーが支点となり、船尾が本件岸壁に接近し、平成23年7月21日12時21分ごろ本船の右舷船尾が本件岸壁と衝突した。</p>

	<p>船長は、タグボートに強く引かせると船首と岸壁との接近を加速させる          と思い、強く引かせることをためらい、強く引かせなかった。</p> <p>本船は、衝突後、予定した岸壁に着岸し、船長が本船の風速計を確認し          たところ、風速16m/sであった。</p>								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 下げ潮の中期、潮高 約0.8m</p> <p>東京湾海上交通センターの気象観測では、観音埼の7月21日12時、          風向は北東、風速は18m/sであった。</p>								
その他の事項	<p>本船の安全管理規程の運航基準は、風速20m/s 以上を入港中止として          おり、タグボートの使用基準などの規定はなかった。</p> <p>入港時における本船の風圧側面積は、約3,013㎡であった。</p> <p>本船は、船首及び船尾にスラスタを装備しており、その合計出力が3          1トンであり、使用したタグボートの出力が42.4トンであった。</p>								
分析	<table border="1"> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td> <p>本船は、横須賀港第3区の本件岸壁に着岸作業            中、左舷からの風により船体が本件岸壁へ圧流さ            れたことから、右舷船尾が本件岸壁に衝突したも            のと考えられる。</p> <p>船長は、横須賀港外において、風速約20m/s            の風を観測したので、タグボート2隻を使用して            入港する予定であったが、港内の風速が約8m/s            との情報を得たこと、また、経費節減を考慮した            ことから、タグボート1隻を使用して入港したも            のと考えられる。</p> <p>船長は、左舷船尾にタグボートからのロープを            取らせて船尾を引かせていたが、船首側が本件岸            壁に接近した際、タグボートに船尾をより強く引            かせると船首が岸壁に寄せられると思ったことか            ら、タグボートにより強く引かせることができな            かったものと考えられる。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	あり	船体・機関等の関与	なし	気象・海象の関与	あり	判明した事項の解析	<p>本船は、横須賀港第3区の本件岸壁に着岸作業            中、左舷からの風により船体が本件岸壁へ圧流さ            れたことから、右舷船尾が本件岸壁に衝突したも            のと考えられる。</p> <p>船長は、横須賀港外において、風速約20m/s            の風を観測したので、タグボート2隻を使用して            入港する予定であったが、港内の風速が約8m/s            との情報を得たこと、また、経費節減を考慮した            ことから、タグボート1隻を使用して入港したも            のと考えられる。</p> <p>船長は、左舷船尾にタグボートからのロープを            取らせて船尾を引かせていたが、船首側が本件岸            壁に接近した際、タグボートに船尾をより強く引            かせると船首が岸壁に寄せられると思ったことか            ら、タグボートにより強く引かせることができな            かったものと考えられる。</p>
乗組員等の関与	あり								
船体・機関等の関与	なし								
気象・海象の関与	あり								
判明した事項の解析	<p>本船は、横須賀港第3区の本件岸壁に着岸作業            中、左舷からの風により船体が本件岸壁へ圧流さ            れたことから、右舷船尾が本件岸壁に衝突したも            のと考えられる。</p> <p>船長は、横須賀港外において、風速約20m/s            の風を観測したので、タグボート2隻を使用して            入港する予定であったが、港内の風速が約8m/s            との情報を得たこと、また、経費節減を考慮した            ことから、タグボート1隻を使用して入港したも            のと考えられる。</p> <p>船長は、左舷船尾にタグボートからのロープを            取らせて船尾を引かせていたが、船首側が本件岸            壁に接近した際、タグボートに船尾をより強く引            かせると船首が岸壁に寄せられると思ったことか            ら、タグボートにより強く引かせることができな            かったものと考えられる。</p>								
原因	<p>本事故は、本船が、横須賀港第3区の本件岸壁に着岸作業中、左舷から          の風により船体が圧流されたため、右舷船尾が本件岸壁に衝突したこと          により発生したものと考えられる。</p>								