

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（ドルフィン）
発生日時	平成22年12月7日 08時13分ごろ
発生場所	阪神港大阪第4区のフェリーふ頭4号バース 大阪府大阪市所在の大阪南港沖防波堤灯台から真方位038° 1,340m付近 （概位 北緯34° 37.2′ 東経135° 25.8′）
事故調査の経過	平成23年1月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 最大搭載人員 航行区域	旅客フェリー フェリーふくおか2、9,788トン 137090、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び株式会社名門大洋フェリー 167.00m×25.60m×14.50m、鋼 ディーゼル機関2基、19,858kW（合計）、平成14年6月14日 旅客877人、船員39人計916人 沿海区域
乗組員等に関する情報	船長 男性 47歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年3月20日 免状交付年月日 平成18年2月27日 免状有効期間満了日 平成23年3月19日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船首部外板に亀裂を伴う凹損、右舷船尾部に擦過傷 ドルフィン フロートフェンダー固定用チェーンが断裂等
事故の経過	本船は、船長ほか23人が乗り組み、旅客372人を乗船させ、車両154台を載せ、船首約5.80m、船尾約5.56mの喫水で阪神港大阪区に向けて航行中、船長が、平成22年12月7日07時45分ごろ大阪灯標付近で乗組員を入港配置に就け、08時10分ごろ阪神港大阪第4区のフェリーふ頭の手前で両舷主機の推力を止め、以後、機関及びバウスタターを適宜使用して4号バースに右舷横着けしようとしたところ、左舷側に風及び木津川の流れを受けて右舷方に圧流され、08時13分ごろ右舷船尾部が4号バース先端のドルフィンの角に衝突し、その後、右舷船首部が4号バース中央付近の防舷材に衝突した。 本船は、2機2軸可変ピッチプロペラの推進機関（以下、右舷主機を「右舷機」、左舷主機を「左舷機」という。）、両舷に舵（以下、右舷側の舵を「右舷舵」、左舷側の舵を「左舷舵」という。）及び推力16トンのバウ

	<p>スラスタを有しており、右舷舵を左舵45°、左舷舵を右舵45°（以下、この状態を「V舵」という。）とし、右舷機を前進、左舷機を後進にしてバウスラスタを右回頭にすると右舷方へ平行移動でき、両舷主機及びバウスラスタをこれと逆に操作すると左舷方へ平行移動できた。</p> <p>船長は、平素、4号バースの手前で同バースと船体が平行になるように接近したのち、3ノット(kn)をやや超える行きあしで進入してV舵とし、バース前面で行きあしを0knとして両舷主機及びバウスラスタを適宜に使用することにより、右舷方へ平行移動して着岸していた。</p> <p>船長は、本事故当時、船体が4号バース先端のドルフィンを通過中、左舷側に風等を受けて右舷船尾部が右舷方に圧流された際、右舷機を後進、左舷機を前進とし、バウスラスタを操作して態勢を立て直そうとした。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約5～7m/s、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 満潮時</p>	
その他の事項	<p>船橋配置の三等航海士は、本船が右舷方に圧流されていることに気づき、船長に対してドルフィンに接近している旨の報告を行った。</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>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、阪神港大阪第4区のフェリーふ頭4号バースにおいて着岸作業中、同バースに圧流された際、船長が適切な操船を行わなかったことから、同バース先端のドルフィンなどに衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故当時、左舷側に約5～7m/sの風及び木津川の流れを受けたことから、右舷方に圧流された可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、阪神港大阪第4区のフェリーふ頭4号バースにおいて着岸作業中、同バースに圧流された際、船長が適切な操船を行わなかったため、同バース先端のドルフィンなどに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"> ・着岸作業中、風などを受けて圧流されることがあるので、圧流されることを考慮した適切な操船を行うこと。 	