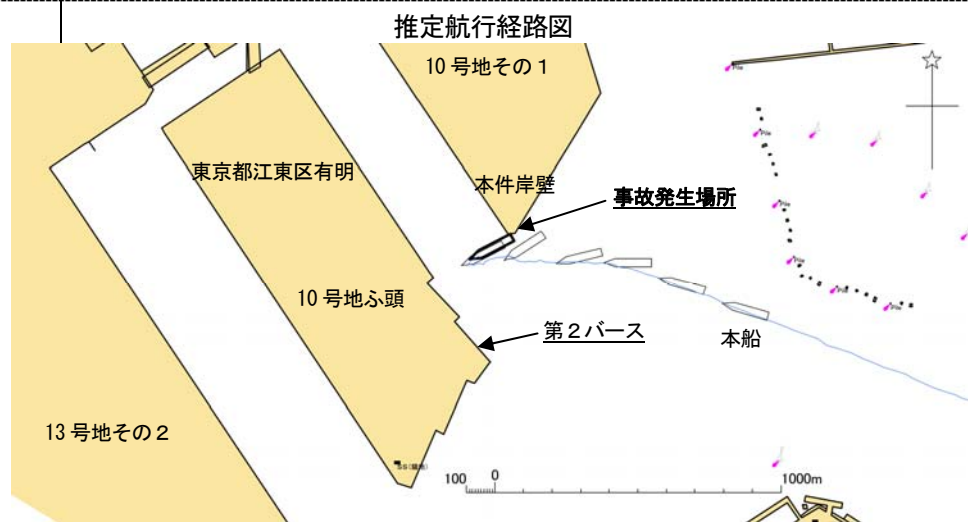


船舶事故調査報告書

平成24年7月5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10月15日（土） 05時35分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区鉄鋼ふ頭住金岸壁1号 東京都江東区所在の東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位286° 1,750m付近 （概位 北緯35°37.3′ 東経139°47.9′）
事故調査の経過	平成23年10月17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	旅客フェリー おーしゃんさうす、11,114トン 135435、オーシャントランス株式会社（以下「A社」という。） 166.00m×25.00m×13.60m、鋼 ディーゼル機関2基、21,182kW（合計）、平成8年6月18日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 一級海技士（航海） 免許年月日 平成14年1月25日 免状交付年月日 平成23年4月18日 免状有効期間満了日 平成29年1月24日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船尾外板亀裂及び凹損 岸壁 コンクリート剥離
事故の経過	<p>本船は、船長ほか20人が乗り組み、旅客21人及び車両167台を乗せ、船首約5.60m、船尾約6.35mの喫水で京浜港東京第3区において、同区フェリーふ頭第2バース（以下「第2バース」という。）の南東方から左回頭しながら同バースに接近した。</p> <p>船長は、風により第2バースへの着岸が困難と判断した場合、左回頭で反転して本船を港外へ向けることができると考えていたが、本船の船首が西方を向いた頃、左舵一杯としてバウスラスターを左方に向け、低速力とし、右舷着けしようとして第2バースに接近していたところ、左回頭ができずに本船が急速に北方へ圧流され、第2バース対岸の鉄鋼ふ頭住金岸壁1号（以下「本件岸壁」という。）に接触しそうになったので、主機を半速力前進にかけ、右舵一杯とした。</p> <p>本船は、本件岸壁との接触を回避できたものの、船長が、前進行きあしを止めようとして主機を半速力後進にかけたところ、平成23年10月15日05時35分ごろ右舷船尾部が本件岸壁に衝突した。</p>



本船は、左回頭で反転して港外に仮泊し、旅客の負傷及び船体の損傷状況を確認後、タグボートの支援を受けて第2バースに着岸した。

気象・海象

気象：天気 曇り、風向 南、風力 7（最大瞬間風速約15m/s）、視界良好

海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の末期、潮高 約1.8m

日出時刻：05時46分ごろ

本事故発生時、関東海域北部には海上風警報が発表されていた。

その他の事項

船長は、着岸作業を開始する約1時間前の東京フェリーターミナルの風速が約11m/sであったので、タグボートを要請しなかった。

船長は、本事故発生時、海上風警報が発表されていることを知らなかった。

船長は、京浜港に入港後、本船の風速計により風速が約15m/sあることを確認したが、第2バースに近づけば付近の建物等の影響で風が弱まると思った。

タグボートの使用基準について、A社の運航基準によれば、第16条（副）運航管理者は、船舶の出入港時、岸壁付近の風速を確認し、次表の条件に達しているとき又は達するおそれがあると認めるときは、船長と協議のうえ、あらかじめ次表の基準により曳船を手配するものとする。

港名	風速
新門司	12m/s以上
徳島	12m/s以上
東京	12m/s以上

但し、上記以外でも船長が曳船を必要と認めた時は、（副）運航管理者と協議して曳船を使用するものとする。と定められていた。

船舶の東京出入港時の岸壁付近の風速については、第2バースがある東京フェリーターミナルであった。

分析

乗組員等の関与
船体・機関等の関与
気象・海象の関与
判明した事項の解析

あり
なし
あり
本船は、海上風警報が発表されている状況下、京浜港東京第3区の第2バースに南風を左舷正横付近から受けて着岸作業中、北方の第2バース対

		<p>岸の本件岸壁に向けて圧流された際、船長が、主機を半速力前進にかけ、本件岸壁との接触を回避したのち、前進行きあしを止めようとし、主機を半速力後進にかけたところ、後進行きあしとなったことから、右舷船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>運航管理者は、第2バース付近の風速がタグボートを手配する基準に達していなかったことから、タグボートの手配について船長と協議を行わず、また、船長もタグボートを要請しなかったものと考えられる。</p>
原因		<p>本事故は、夜間、海上風警報が発表されている状況下、本船が、京浜港東京第3区の第2バースに南風を左舷正横付近から受けて着岸作業中、北方の第2バース対岸の本件岸壁に向けて圧流された際、船長が、主機を半速力前進にかけ、本件岸壁との接触を回避したのち、前進行きあしを止めようとし、主機を半速力後進にかけたところ、後進行きあしとなったことから、右舷船尾部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>
参考		<p>本事故後、A社は、次の安全対策を実施することを決めた。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 運航基準の範囲内であっても強風が予想され、不安を感じた場合、タグボートの使用、入出港の中止に関する協議を今まで以上に入念に行う。 ・ 船首尾配置の航海士から船橋への報告について、従来の報告事項に加え、進言も交えた報告を行う。 ・ 船長は、入港部署配置前、船首尾配置の航海士に対し、予想される危険及び必要とする情報を説明する。 ・ 運航管理者及び船長は、強風が予想される場合の港内操船に関し、着岸岸壁への進入角度、位置及び速力並びに風向に対する圧流を考慮した回頭位置等について十分ミーティングを行い、より安全で確実な操船方法を確立する。 ・ 岸壁上に設定している避険ポイント及び着岸後の船橋位置について再確認し、必要な場所にはペイント等の手段により着岸操船中の船長から明確に確認できるようにする。 ・ 入港時におけるフェリーふ頭第2バース側の陸上目標の認識を容易にするために岸壁照明の点灯箇所を調整する。 ・ 船長のBRM研修を実施する。 ・ 当直陸上社員は、風の急変等があった場合には定時連絡後であっても直ちに船舶へ連絡することを徹底する。 <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"> ・ 海上風警報が発表されている場合には、風速の予想値を考慮し、タグボートの手配について安全管理規程の運航基準に基づく措置をとること。