

船舶事故調査報告書

令和3年3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2年7月26日 21時08分ごろ
発生場所	北海道苫小牧市苫小牧港西港区の日之出・電気化学ふ頭2号岸壁 苫小牧港西防波堤灯台から真方位054°3海里付近 （概位 北緯42°39.0 東経141°40.5）
事故の概要	旅客船兼自動車航送船さんふらわあ しれとこは、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和2年8月31日、主管調査官（函館事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	旅客船兼自動車航送船 さんふらわあ しれとこ、11,410トン 136852、商船三井フェリー株式会社
乗組員等に関する情報	船長、一級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部外板にピンホール状の破口及び擦過傷 岸壁 コンクリートに破損及び車止めにつれ
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか24人が乗り組み、出船右舷着けしていた苫小牧港西港区の開発フェリーふ頭1号岸壁（以下「フェリーふ頭」という。）を発進し、港奥の日之出・電気化学ふ頭2号岸壁（以下「本件岸壁」という。）へ向け、約8ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で東北東進を開始し、約12knに増速して航行を続けた。</p> <p>船長は、発進にあたり、バラストが調整前で、喫水が船首6.19m、船尾5.78mであり、船尾喫水が、ふだん6.10m以上としていた喫水に達していないことに気付いたが、軽喫水によりスラストの推力が十分得られなくても、2基の機関の正逆運転及び操舵により支障なく操船できると思って発進した。</p> <p>船長は、フェリーふ頭から離岸操船する際、舵、機関及び船首尾スラストを使用して支障なく操船できたので、本件岸壁への着岸操船時に通常どおりスラストを使用できると思った。</p> <p>本船は、東北東進中、右舷方から南東風を受け、船首が風に向かって切り上がる傾向が見られたので、徐々に約5knまで減速し、本件岸壁を左舷正横に見る場所に達したとき、船長が、右舷着けで着岸する目的で左舵一杯を取り、船首尾スラストを左回頭一杯とした。</p> <p>本船は、ほぼ左回頭を終え、左舷方から風力4の南東風を受け北方に圧流される状況下、船長が、船首スラストで船首の接近距離を調整</p>

	<p>し、船尾スラスタを岸壁側に一杯、次いで停止として本件岸壁へ接近した。</p> <p>船長は、本件岸壁への船尾の接近速度が速いことに気づき、船尾のスラスタを離岸側に一杯としたものの、接近が止まらず、本船の船尾部が本件岸壁に衝突した。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、左舷方から風力4の南東風を受け北方に圧流される状況下、右舷方の本件岸壁へ着岸作業中、船長が、軽喫水であっても通常どおりスラスタを使用して着岸操船ができると思い、船尾スラスタを使用して本件岸壁へ接近したことから、接近速度を制御できず、本船の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、フェリーふ頭から離岸操船した際、舵、機関及び船首尾スラスタを使用して支障なく操船できたことから、軽喫水であっても通常どおりスラスタを使用して本件岸壁への着岸操船ができると思ったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、左舷方から風力4の南東風を受け北方に圧流される状況下、右舷方の本件岸壁へ着岸作業中、船長が、軽喫水であっても通常どおりスラスタを使用して着岸操船ができると思い、船尾スラスタを使用して本件岸壁へ接近したため、接近速度を制御できず、本船の船尾が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・風力により船体が圧流される状況において、スラスタを使用する際は、スラスタ装備位置が水面より十分深くなるよう喫水を調整すること。</li> </ul>