

# 船舶事故調査報告書

令和4年11月2日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 佐藤 雄二（部会長）  
 委員 田村 兼吉  
 委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和4年1月8日 14時55分ごろ
発生場所	東京都青ヶ島村青ヶ島港 青ヶ島防波堤標識灯から真方位140° 140m付近 （概位 北緯32° 26.8′ 東経139° 45.6′）
事故の概要	貨客船あおがしま丸は、出港作業中、青ヶ島港内南東側の岸壁に衝突した。 あおがしま丸は、船尾部外板に破口を生じ、また、岸壁は、基礎部表面に欠損を生じた。
事故調査の経過	令和4年3月2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。
<b>事実情報</b> 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	貨客船 あおがしま丸、460トン 142049、伊豆諸島開発株式会社（A社）、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 62.00m×10.80m×6.60m、鋼 ディーゼル機関2基、2,942kW（合計）、平成25年9月
乗組員等に関する情報	船長 59歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和63年3月22日 免状交付年月日 平成30年2月7日 免状有効期間満了日 令和5年3月21日 航海士A 41歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成11年11月26日 免状交付年月日 令和2年5月26日 免状有効期間満了日 令和7年8月18日 航海士B 32歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成29年10月12日 免状交付年月日 令和元年12月25日

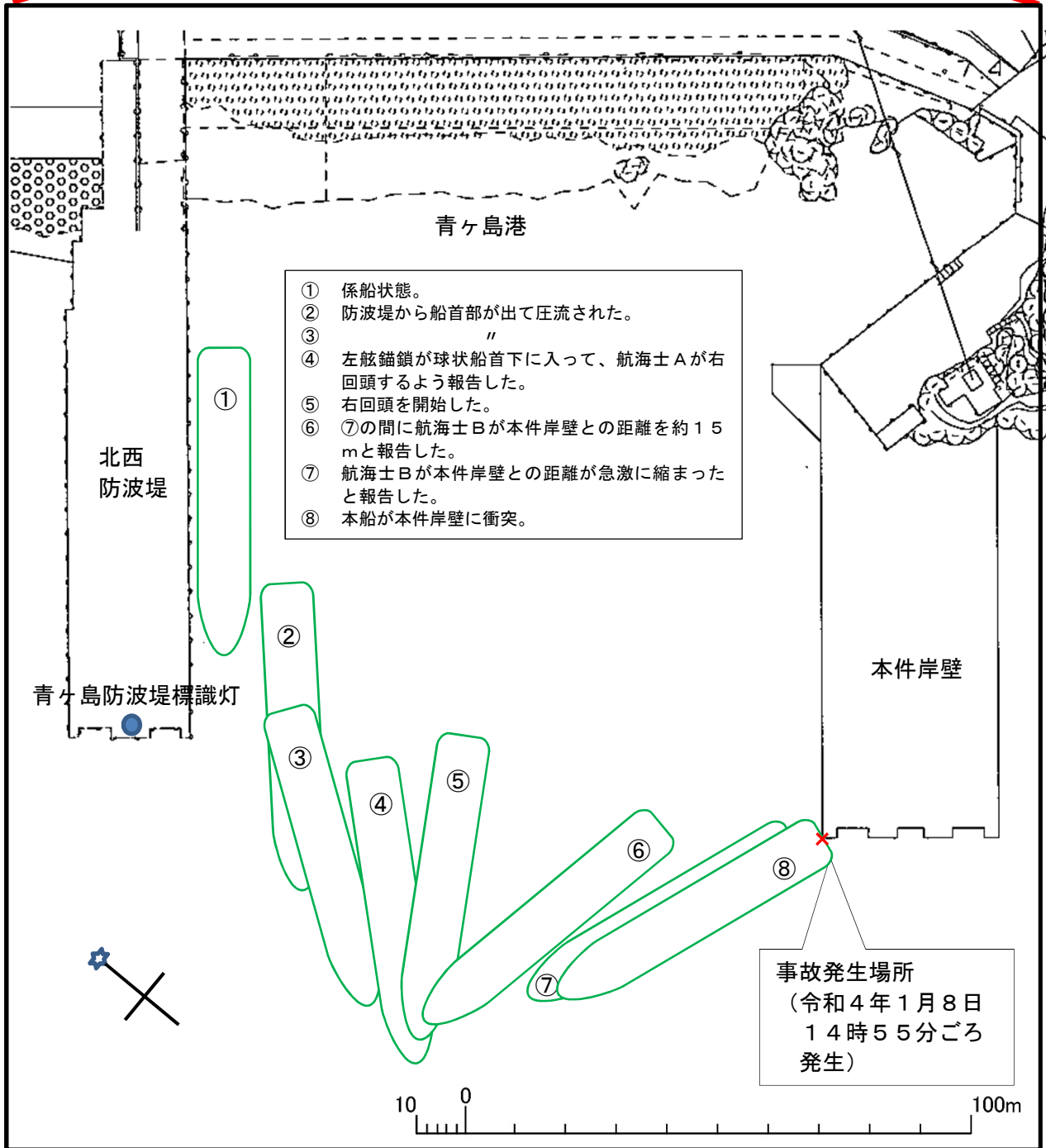
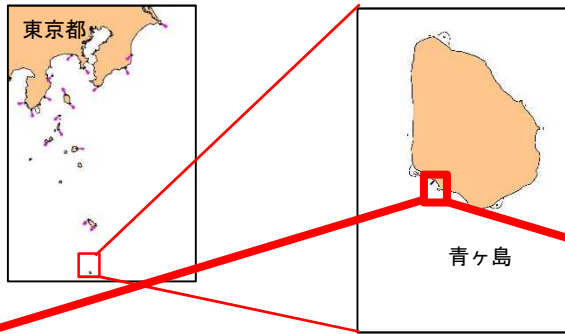
	免状有効期間満了日 令和4年10月11日
死傷者等	なし
損傷	本船 船尾部外板に破口 岸壁 基礎部表面に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約1.5m、潮汐 下げ潮末期、潮流 東方2～3kn
事故の経過	<p>本船は、船長、航海士A、航海士Bほか4人が乗り組み、コンテナ8個を積載して、令和4年1月8日14時50分ごろ、東京都八丈島底土港に向け、青ヶ島港の防波堤（以下「北西防波堤」という。）南東側岸壁からの離岸作業を開始した。</p> <p>本船は、当日、青ヶ島港に船首から入港し、西からの風と東方へ2～3ノットの潮流があったので左舷錨及び錨鎖4節ほどを投下し、同港内で左回頭したのち、北西防波堤南東側の岸壁に、船首を南西に向けて出船右舷着けで着岸していた。</p> <p>本船は、操舵室に船長及び機関長、船首部のB甲板に航海士Aほか1人、船尾部のC甲板に航海士Bほか2人が出港部署配置にそれぞれ就いていた。</p> <p>船長は、港内では風やバウスラスト等の音で指示が伝わらない可能性があったので、交互通話方式のトランシーバ（以下「本件トランシーバ」という。）で船首部及び船尾部の乗組員と連絡を取っていた。</p> <p>本船は、船長が操舵室右舷側で操船指揮をとり、全ての係船索を放して、錨鎖を巻き上げながら南西進した。</p> <p>本船は、船首が北西防波堤の南東端を通過したのち、船首が東方に圧流され始め、錨鎖を2節ほど巻き上げたところで錨鎖が球状船首の下に入り込んだので、航海士Aが、船長に右回頭して錨鎖を左舷側に戻すよう連絡した。</p> <p>本船は、バウスラスト、主機、舵を使用して右回頭を開始した。</p> <p>船長は、球状船首の下に入り込んだ錨鎖を右回頭しながら左舷側に戻したのち、青ヶ島港内の南東側の岸壁（以下「本件岸壁」という。）を右舷側にかわして、航海士Aの錨鎖の巻き上げ状況を確認しながら圧流されないように主機等を使用して出港しようと思った。</p> <p>船長は、航海士Bに本件岸壁との距離を報告するよう指示し、約15mと報告を受け、操舵室左舷側に移動して本件岸壁までの距離を目視で確認したのち、操舵室右舷側に戻った。</p> <p>航海士Aは、錨鎖の巻き上げを止めて、錨鎖の状態を見ていたところ、航海士Bの本件岸壁に近づいているとの報告を聞いて危険を感じ、錨鎖が巻き上げられる状態となったので、前進行きあしをつける目的で錨鎖の巻き上げを再開した。</p> <p>航海士Aは、錨及び錨鎖が海底に接していたので、錨鎖を巻き上げ</p>

	<p>ることにより本船に前進行きあしをつけることができると思った。</p> <p>航海士Aは、錨鎖の巻き上げを再開したのち、船長に巻き上げ再開の報告を本件トランシーバで送話した。</p> <p>船長は、航海士Aからの報告を受話しておらず、航海士Aが錨鎖の巻き上げを再開しているとは思っていなかった。</p> <p>本船は、船首を北西方に向け、船首方から風及び潮流を受ける状況下、船長が、航海士Bから急速に本件岸壁に接近していると報告を受けて可変ピッチプロペラ（以下「CPP」という。）等进行操作したものの、南東方に圧流されて、14時55分ごろ、船尾部中央と本件岸壁の南西端が衝突した。</p> <p>本船は、前進しながら錨鎖を巻き上げたのち、青ヶ島港沖に漂泊して、乗組員の負傷及び損傷状況を調査したところ、船尾部中央に破口が確認された。</p> <p>本船は、破口を応急修理等したのち、船長が運航可能であることを確認して、16時40分ごろ、八丈島末吉沖合に向けて出航した。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船、写真2 本船船尾部の損傷状況 参照）</p>										
<p>その他の事項</p>	<p>(1) 安全管理に関する情報</p> <p>A社は、安全管理規程の運航基準において、本船の発航の可否判断基準を以下のとおり定めていた。なお、青ヶ島港内の発航の可否判断基準は、同港への入港の可否判断基準を準用することとしていた。</p> <p>（発航の可否判断）</p> <p>第2条 船長は、発航前に運航の可否判断を行い、発航地港内の気象・海象が次に掲げる条件の一つに達していると認められる時は、発航を中止しなければならない。</p> <p>（略）</p> <p>（以下の海象気象条件は、第4条（入港の可否判断）の抜粋）</p> <p>（八丈島～青ヶ島航路）</p> <table border="1" data-bbox="561 1494 1444 1639"> <thead> <tr> <th>港名 \ 海象気象</th> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>青ヶ島港</td> <td>1.4m/s以上</td> <td>1.5m以上</td> <td>500m以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>2 船長は、発航前において、航行中に遭遇する気象・海象（視程を除く。）に関する情報を確認し、それぞれ次に掲げる条件に達する恐れがあるときは、発航を中止しなければならない。</p> <p>（八丈島～青ヶ島航路）</p> <table border="1" data-bbox="561 1832 1444 1883"> <tbody> <tr> <td>風速 1.6m/s以上</td> <td>波高 4m以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>(2) 錨鎖巻き上げ等に関する情報</p> <p>航海士Aは、錨鎖の巻き上げを再開してから衝突まで短時間だったので、錨は海底に接していると思った。</p> <p>揚錨機が錨鎖1節を巻き上げる時間は、45秒～1分で、錨が海底</p>	港名 \ 海象気象	風速	波高	視程	青ヶ島港	1.4m/s以上	1.5m以上	500m以下	風速 1.6m/s以上	波高 4m以上
港名 \ 海象気象	風速	波高	視程								
青ヶ島港	1.4m/s以上	1.5m以上	500m以下								
風速 1.6m/s以上	波高 4m以上										

	<p>から離れた場合は、約1分20秒であった。</p> <p>水深は約25mで、底質は岩であった。</p> <p>(3) 本件トランシーバに関する情報</p> <p>本件トランシーバは、交互通話方式で、受話と送話が同時にできず、送話中は、他のトランシーバからの受話ができない。</p> <p>船長は、本事故後、本件トランシーバで航海士Bと通話していたので、航海士Aからの錨鎖の巻き上げ再開の報告を受話できなかったと思った。</p> <p>航海士Aは、本事故後、錨鎖の巻き上げを再開したのち、船長に錨鎖の巻き上げ再開の報告を送話したが、混信していたので船長には伝わっていなかったと思った。</p> <p>(4) 船長及び航海士Aの乗船履歴等</p> <p>船長は、平成9年にA社に入社し、A社所有の船舶に乗船し、平成23年には船長職となり、本船の乗船経験もあった。</p> <p>航海士Aは、平成29年にA社に入社し、A社所有の船舶に航海士として乗船し、本船の乗船経験もあった。</p> <p>(5) その他の情報</p> <p>本船は、青ヶ島港出港の際、本事故と同様に圧流されて球状船首の下に錨鎖が入り込む等して、錨鎖を戻す等の目的で港内において回頭することがあった。</p> <p>本船は、主機2基を設置し、変速装置等を経由して1基のCPPを駆動しており、本事故時は主機2基を使用していた。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</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、青ヶ島港において出港作業中、北西の風及び東方への潮流を船首方から受ける状況下、航海士Aが、船長に本件トランシーバで錨鎖の巻き上げ再開の報告を送話した後に船長が受話したことを確認することなく錨鎖の巻き上げを続けたことから、係駐力が減少して走錨し、船長が航海士Bからの本件岸壁に急速に近づいているとの報告を受けてCPP等を操作したものの、南東方に圧流されて、船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士Aは、本船が本件岸壁に近づいているとの航海士Bからの報告を聞いて危険を感じたことから、前進行きあしをつける目的で、錨鎖の巻き上げを再開したものと考えられる。</p> <p>船長は、航海士Bと本件トランシーバで交信していたことから、航海士Aからの錨鎖の巻き上げ再開の報告を受話することができなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本事故時、錨及び錨鎖の一部は海底に接していたが、錨鎖</p>

	<p>の巻き上げを続けたことから、係駐力が減少して走錨したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、青ヶ島港において出港作業中、北西の風及び東方への潮流を船首方から受ける状況下、航海士Aが、船長に本件トランシーバで錨鎖の巻き上げ再開の報告を送話した後に船長が受話したことを確認することなく錨鎖の巻き上げを続けたため、係駐力が減少して走錨し、船長が航海士Bからの本件岸壁に急速に近づいているとの報告を受けてC P P等を操作したものの、南東方に圧流されて、船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A社は、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・船首部及び船尾部配置の乗組員からの報告を徹底させるため、報告の要領等を的確に行えるように教育指導を行った。</li> <li>・通信手段として、トランシーバの他、操船司令装置を併用して、船長からの指示等が確実に伝達されるようにした。</li> </ul> <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>・船長は、出入港作業中、船首部、船尾部等の乗組員と確実に連絡できる通信手段を確保して、使用すること。</li> <li>・乗組員は、錨鎖の巻き上げ等を行う際、船長の了解を得てから実施すること。</li> <li>・船長、船舶所有者等は、事故発生後、速やかに海上保安庁等に通報すること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図



- ① 係船状態。
- ② 防波堤から船首部が出て圧流された。
- ③ //
- ④ 左舷錨鎖が球状船首下に入って、航海士Aが右回頭するよう報告した。
- ⑤ 右回頭を開始した。
- ⑥ ⑦の間に航海士Bが本件岸壁との距離を約15mと報告した。
- ⑦ 航海士Bが本件岸壁との距離が急激に縮まったと報告した。
- ⑧ 本船が本件岸壁に衝突。

写真1 本船



写真2 本船船尾部の損傷状況

