

船舶事故調査報告書

令和5年11月15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4年11月3日 08時00分ごろ
発生場所	東京都青ヶ島村青ヶ島港 タカトウ四等三角点から真方位274°860m付近 （概位 北緯32°26.8′ 東経139°45.5′）
事故の概要	砂利運搬船第七十八鳳生丸 ^{ほうせい} は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和4年12月21日、主管調査官（横浜事務所）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	砂利運搬船 第七十八鳳生丸、499トン
船舶番号、船舶所有者等	141677、鳳生汽船株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船尾部フェアリーダーに擦過傷 岸壁 車止めに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波向 東、波高 約1m
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか4人が乗り組み、荷役の目的で、千葉県千葉港葛南区を出港し、青ヶ島港に向かった。</p> <p>船長は、青ヶ島港には南西に延びる2つの岸壁が設置されており、東からの風及び波の影響を考慮して、西側の岸壁の北西側（以下「本件岸壁」という。）に船首を北東方に向けて入船右舷着けすることとした。</p> <p>本船は、約2ノットの対地速力で本件岸壁に接近し、出港時に本船を左方に回頭する目的で左舷船首から錨及び錨鎖3節ほどを投入し、本件岸壁から平行に約20m離れた場所で主機を中立として右舷から船首及び船尾スプリングラインを取ったのち、主機を停止した。</p> <p>船長は、着岸作業を行っていた乗組員に本件岸壁に平行に接近し、約1mの間隔を空けて停船するように指示したのち、操舵室から船首甲板に向かった。</p> <p>航海士Aは、着岸の指揮を執り、船首部甲板配置の航海士に船首スプリングラインを、船尾部甲板配置の機関士に船尾スプリングラインを巻き上げるように指示した。</p> <p>本船は、右舷の船首及び船尾スプリングラインを巻き上げていたところ、航海士Aが本件岸壁から5m付近で船尾部が船首部より早く岸壁に接近していることを認め、船尾スプリングラインの巻き上げを止</p>

	<p>める指示をしようとしたもの間に合わず、右舷船尾部が本件岸壁に衝突した。</p> <p>航海士Aは、衝突後、左舷船首部を確認したところ、左舷から投入した錨鎖が緊張していることを認め、その張力により右舷から出した船首スプリングラインの巻き上げ速度が遅くなっているところ、船尾スプリングラインの巻き上げを続けたので、本件岸壁に衝突したと思った。</p>
分析	<p>本船は、着岸作業中、左舷船首から投入した錨鎖が緊張しており、その張力により右舷から出した船首スプリングラインの巻き上げ速度が遅くなっているところ、航海士Aが、船首及び船尾スプリングラインの巻き上げを続けたことから、本件岸壁に平行に接近することができず、右舷船首部より右舷船尾部が早く接近し、右舷船尾部が本件岸壁に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、着岸作業中、左舷船首から投入した錨鎖が緊張しており、その張力により右舷から出した船首スプリングラインの巻き上げ速度が遅くなっているところ、航海士Aが、船首及び船尾スプリングラインの巻き上げを続けたため、本件岸壁に平行に接近することができず、右舷船首部より右舷船尾部が早く接近し、右舷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>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"> ・着岸作業を指揮する者は、錨鎖を投入した状態で岸壁に平行に接近する際、錨鎖を監視する者を配置し、錨鎖の緊張状況を確認するとともに、船首及び船尾スプリングラインの巻き上げ状況を確認して釣り合いが取れずに岸壁に接近したら巻き上げを止めること。