

船舶事故調査報告書

令和5年7月5日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）																																												
発生日時	令和4年12月10日 10時56分ごろ																																												
発生場所	東京都小笠原村父島二見港 二見港防波堤灯台から真方位039° 220m付近 （概位 北緯27° 05.7′ 東経142° 11.8′）																																												
事故の概要	貨客船おがさわら丸は、着棧作業中、棧橋に衝突した。																																												
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	貨客船 おがさわら丸、11,035トン																																												
船舶番号、船舶所有者等	142627、小笠原海運株式会社（船舶借入人、A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 右舷船尾部外板に凹損及び擦過傷 棧橋 防舷材、車止めに破損等																																												
気象・海象	<p>気象：天気 雨、風向 北東、風速 約13～18m/s、 視界 約1,000m</p> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期</p> <p>事故現場の西南西約600mに位置する父島気象観測所における令和4年12月10日の気象観測値は、次のとおりであった。</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">時刻 (時：分)</th> <th colspan="4">風向・風速 (m/s)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">平均</th> <th colspan="2">最大瞬間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10：30</td> <td>東北東</td> <td>10.3</td> <td>東北東</td> <td>16.8</td> </tr> <tr> <td>10：40</td> <td>北東</td> <td>6.2</td> <td>北東</td> <td>12.0</td> </tr> <tr> <td>10：50</td> <td>北東</td> <td>7.5</td> <td>東北東</td> <td>15.2</td> </tr> <tr> <td>11：00</td> <td>北東</td> <td>9.2</td> <td>東北東</td> <td>14.8</td> </tr> <tr> <td>11：10</td> <td>北東</td> <td>8.9</td> <td>北東</td> <td>15.3</td> </tr> <tr> <td>11：20</td> <td>北東</td> <td>8.6</td> <td>北東</td> <td>15.0</td> </tr> <tr> <td>11：30</td> <td>北東</td> <td>8.5</td> <td>北北東</td> <td>13.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>小笠原村には、令和4年12月10日00時48分に強風注意報が発表され、本事故当時も継続中であった。</p>	時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)				平均		最大瞬間		10：30	東北東	10.3	東北東	16.8	10：40	北東	6.2	北東	12.0	10：50	北東	7.5	東北東	15.2	11：00	北東	9.2	東北東	14.8	11：10	北東	8.9	北東	15.3	11：20	北東	8.6	北東	15.0	11：30	北東	8.5	北北東	13.4
時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)																																												
	平均		最大瞬間																																										
10：30	東北東	10.3	東北東	16.8																																									
10：40	北東	6.2	北東	12.0																																									
10：50	北東	7.5	東北東	15.2																																									
11：00	北東	9.2	東北東	14.8																																									
11：10	北東	8.9	北東	15.3																																									
11：20	北東	8.6	北東	15.0																																									
11：30	北東	8.5	北北東	13.4																																									
事故の経過	<p>本船は、船長ほか26人が乗り組み、旅客276人を乗せ、貨物約403tを積載し、二見港に向け、令和4年12月9日11時00分ごろ京浜港東京区竹芝棧橋を出港した。</p> <p>本船は、18時25分ごろ東京都八丈島を通過し、A社の父島営業所から、令和4年12月10日09時ごろ風速約13～15m/sで時々15m/s以上の風が吹いていること、10時ごろ風が更に強くなり、二見港内の停泊船が増えたとの報告を受けた。</p>																																												

本船は、二見港の西側の湾口に設置された二見港第3号灯浮標（青灯）を左舷側に見ながら通過したのち、‘二見港の北側にある南東に面した二見棧橋’（以下「本件棧橋」という。）の南西端の南方約1,000mに設置されたブイを左舷側に見ながら左転して、本件棧橋に船首を南西方に向けて右舷着けする目的で、本件棧橋に向け約6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で北進した。

船長は、操舵室で操船指揮をとるとともに右舷ウイングコンソールでバウスラスト及びスタンスラストの操作を行い、操舵室に航海士及び機関士、船首部に航海士ほか3人、船尾部に航海士（以下「航海士A」という。）ほか2人を配置していた。

船長は、北東風が強いと思ったものの、安全に着棧できると思い、また、二見港内の停泊地には数隻の船舶が停泊しており、港内で錨泊することが困難で、夕方まで強い風が吹く予報となっており、二見港外で長時間待機することとなるので、ふだんどおりに着棧することとした。

本船は、ふだん本件棧橋の南西端の南南東方約450mに設置されたブイの北方で左方への回頭を開始し、船首が南西方を向いて船体が本件棧橋と平行になったところで、バウスラスト及びスタンスラストを使用して北西方に横移動し、本件棧橋の南西端寄りに着棧していた。

本船は、本件棧橋南西端の南南東方約450mに設置されたブイを通過した際、10時46分ごろ、主機を最微速力前進に、舵を左一杯として、同ブイの北方において約4knの速力で左方への回頭を開始した。

本船は、船首が西方を向いた際、風速約17～18m/sの北東風を右舷方から受けて南方に圧流され始め、船長が、船尾を本件棧橋方に寄せようと、10時51分ごろ、左舷主機を半速力後進、右舷主機を半速力前進とし、バウスラスト、スタンスラストを右舷一杯としたが、左方に回頭しながら南方に圧流され、船首が南方を向いたころ、船体が本件棧橋の南西端より南側に出た状態となった。

船長は、着棧作業を続けても安全に着棧できると思い、後進して本件棧橋に再度接近し、着棧することとした。

船長は、主機を半速力後進としたところ、航海士Aから本件棧橋までの距離が20mとの報告を受け、10時56分ごろ、主機を半速力前進から全速力前進としたものの、北東風により船尾が本件棧橋方に圧流され、右舷船尾部が本件棧橋に衝突した。

本船は、本件棧橋の車止めを破損しながら前進して、本件棧橋の南方に移動した。

船長は、衝突した際の衝撃がふだんの着棧時の衝撃と変わらないと感じ、また、航海士Aから右舷船尾部外板に凹損があるが破口はない

	<p>との報告を受け、再度着棧することとし、本船は、二見港外へ出たのち、ふだんどおりに本件棧橋に接近し、左方へ回頭したのち、11時30分ごろ出船右舷着けで着棧した。</p> <p>本船の安全管理規程の運航基準では、船長は、次に掲げる条件の一に達していると認めるときは、入港を中止し、適宜の海域での錨泊、抜港、臨時寄港その他の適切な措置をとらなければならないと定めていた。</p> <table border="1" data-bbox="547 488 1423 586"> <thead> <tr> <th>港名 気象・海象</th> <th>風速</th> <th>波高</th> <th>視程</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>二見港</td> <td>18m/s 以上</td> <td>1.5m以上</td> <td>1,000m以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>船長は、12月9日に竹芝棧橋を出港する際、二見港の風速の予報等を見て、二見港着棧時に平均風速が18m/s を超えることはないと思った。</p> <p>本船では、旅客に対し、着棧まで客室内で待機する等の注意喚起が行われておらず、本事故時、多くの旅客が下船口や階段に集まっていた。</p> <p>船長は、昭和62年にA社に入社し、父島と東京の間を運航する船舶に乗船しており、平成22年から船長職をとっていた。</p> <p>船長は、風速15m/s 以上の北東風が吹く状況で本件棧橋に着棧したことがなく、二見港内で錨泊したこともなかった。また、着棧作業中に棧橋に衝突したこともなかった。</p>	港名 気象・海象	風速	波高	視程	二見港	18m/s 以上	1.5m以上	1,000m以下
港名 気象・海象	風速	波高	視程						
二見港	18m/s 以上	1.5m以上	1,000m以下						
<p>分析</p>	<p>本船は、風速約13～18m/s の北東風が吹く状況下、着棧作業中、左方に回頭しながら本件棧橋に接近したところ、北東風を右舷方から受けて南方に圧流され、船体が本件棧橋の南西端より南側に出たものの、船長が、着棧作業を続けても安全に着棧できると思い、後進しながら本件棧橋に再度接近したことから、北東風を左舷船尾方から受けて船尾部が本件棧橋方に圧流され、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船では、着棧まで客室内で待機する等の注意喚起が行われず、本事故時、多くの旅客が下船口や階段に集まっていた状況であり、衝突の衝撃により人的被害が生じる可能性があったものと考えられる。</p>								
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風速約13～18m/s の北東風が吹く状況下、着棧作業中、左方に回頭しながら本件棧橋に接近したところ、北東風を右舷方から受けて南方に圧流され、船体が本件棧橋の南西端より南側に出たものの、船長が、着棧作業を続けても安全に着棧できると思い、後進しながら本件棧橋に再度接近したため、北東風を左舷船尾方から受けて船尾部が本件棧橋方に圧流され、右舷船尾部が本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>								
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・船長は、着棧作業中に風で圧流された場合、着棧作業を中止し、 								

風が弱くなるまで安全な海域で待機等すること。

- ・ 船長は、旅客に対して、着棧が完了するまで客室内で待機するよう船内放送等で注意喚起すること。