

船舶事故調査報告書

令和5年8月2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8月16日 22時04分ごろ
発生場所	北海道函館港北ふ頭 函館港北防波堤灯台から真方位103° 1,610m付近 (概位 北緯41° 47.7' 東経140° 43.1')
事故の概要	旅客船兼自動車渡船3号はやぶさは、着岸作業中、岸壁の防衝板に衝突した。
事故調査の経過	令和4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	旅客船兼自動車渡船 3号はやぶさ、2,107トン
船舶番号、船舶所有者等	135353、青函フェリー株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船尾ランプドアに凹損 岸壁 防衝工に破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西～西北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか12人が乗り組み、旅客44人を乗せ、車両22台を積載し、乗組員を入港配置につけ、西南西方に延びる北ふ頭の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を南西方に向けて左舷着けして、可動橋に船尾を接続させる目的で、西寄りの風の影響を考慮の上、ふだんより本件岸壁との距離をあけて、約10°の進入角度で後進しながら着岸作業を行っていた。</p> <p>船長は、船橋の左舷側で、順次通過する本件岸壁に設置された8個の外灯を観察して速力がどの程度出ているかを判断し、舵及びバウスタの各操縦ダイヤルを使用して操船に当たり、機関長に、船橋中央部にある操縦スタンドでエンジンテレグラフの操作を行わせた。</p> <p>船長は、両舷主機を極微速力後進として可動橋に接近し、可動橋の手前140m付近（可動橋から本船船尾までの距離、以下同じ。）でふだんと同じように両舷主機を停止し、後進行きあしとした。</p> <p>船長は、可動橋の手前80m付近で後進行きあしを制御する目的で両舷主機を極微速力前進とした後、可動橋の手前30m付近で、再度、両舷主機を停止し、ふだんと同じように若干の後進行きあしを残し、本船を可動橋に接近させた。</p> <p>船長は、右舷船首方からの風が強く、ふだんの着岸時よりも後進行きあしが速いと思い、可動橋の手前15m付近で再び極微速力前進と</p>

	<p>したものの、後進行きあしを減少させることができず、本船の船尾ランプドアが可動橋の横に設置されている本件岸壁の防衝板に衝突した。</p> <p>船長は、ふだん、可動橋の手前30m付近で両舷主機を停止して後進行きあしを少し残しておき、可動橋の手前15m付近で、その時の風の状況により、そのまま後進行きあしとするか、又は極微速力前進とするかを判断して速力を調整し、岸壁及び可動橋に接近した後、係留索を取る場所で後進行きあしが止まるように操船していた。また、ふだんどおりの着岸操船を行えば係留索を取る場所で後進行きあしが止まると思っていた。</p> <p>船長は、本事故時、可動橋の手前15m付近で、後進行きあしが速いと思って極微速力前進としたが、船首方からの風による影響が予想以上に強かったので、ふだんと比べて後進行きあしを減少させることができなかつたのかもしれないと本事故後に思った。</p> <p>船長は、可動橋の手前20m付近で両舷主機を停止していれば、可動橋の手前15m付近で後進行きあしを完全に止め、防衝板に衝突していなかつたのではないかと本事故後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、風力5の西寄りの風を右舷船首方から受ける状況下、本件岸壁に着岸作業中、船長が、ふだんどおりの着岸操船を行えば係留索を取る場所で後進行きあしが止まると思い、可動橋の手前30m付近で両舷主機を停止したことから、可動橋の手前15m付近で後進行きあしが速く、極微速力前進としたものの、後進行きあしを減少させることができず、船尾ランプドアが可動橋横の防衝板に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風力5の西寄りの風を右舷船首方から受ける状況下、本件岸壁に着岸作業中、船長が、ふだんどおりの着岸操船を行えば係留索を取る場所で後進行きあしが止まると思い、可動橋の手前30m付近で両舷主機を停止したため、可動橋の手前15m付近で後進行きあしが速く、極微速力前進としたものの、後進行きあしを減少させることができず、船尾ランプドアが可動橋横の防衝板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、ふだんより風が強い状況下で着岸作業を行う場合、風等の影響により船体が圧流されることを考慮し、適切な時機に後進行きあしを調整して着岸すること。

