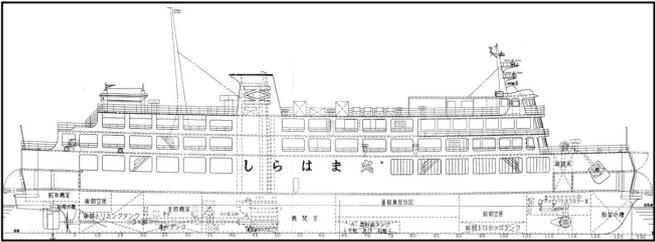


船舶事故調査報告書

令和6年10月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚																								
発生日時	令和6年3月20日 16時52分ごろ																								
発生場所	千葉県富津市 ^{はまかなや} 浜金谷港 浜金谷港防波堤灯台から真方位121°230m付近 (概位 北緯35°10.2′ 東経139°49.1′)																								
事故の概要	旅客フェリーしらはま丸は、着岸作業中、浅所に乗り揚げた。																								
事故調査の経過	令和6年3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 船舶番号、船舶所有者等																								
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 左舷側のシュピース下端及び両舷機の推進翼に擦過傷、船尾ランプウェイ及び左舷外板等にペイント剝離、舵軸に曲損 陸上施設 護岸に擦過傷、気象観測装置の支柱等に曲損																								
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、視界 良好</p> <p>事故現場の北北東約24kmに位置する木更津特別地域気象観測所における令和6年3月20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>16：40</td> <td>北</td> <td>4.7</td> <td>北</td> <td>9.0</td> </tr> <tr> <td>16：50</td> <td>北北西</td> <td>6.0</td> <td>北西</td> <td>20.2</td> </tr> <tr> <td>17：00</td> <td>北西</td> <td>12.7</td> <td>北西</td> <td>19.9</td> </tr> </tbody> </table> <p>海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期</p> <p>富津市には、3月19日16時27分に強風注意報及び波浪注意報が発表され、本事故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		16：40	北	4.7	北	9.0	16：50	北北西	6.0	北西	20.2	17：00	北西	12.7	北西	19.9
時刻 (時：分)	風向・風速 (m/s)																								
	平均		最大瞬間																						
16：40	北	4.7	北	9.0																					
16：50	北北西	6.0	北西	20.2																					
17：00	北西	12.7	北西	19.9																					
事故の経過	<p>本船は、神奈川県横須賀市久里浜港及び浜金谷港を結ぶ一般旅客定期航路において運航しており、船長ほか7人が乗り組み、旅客16人を乗せ、車両3台及びバイク2台等を積載し、船首尾共に約3.2mの喫水で、浜金谷港に向けて久里浜港を出航した。(図1参照)</p>  <p>図1 一般配置図</p>																								

本船の浜金谷港での着岸方法は、港奥から北西方に延びる北東側に面した岸壁（以下「本件岸壁」という。）に同港北西側の湾口から南東進して入航し、本件岸壁の前面で右転して、船首を北西に向けて出船左舷着けで着岸するものであった。（図2参照）

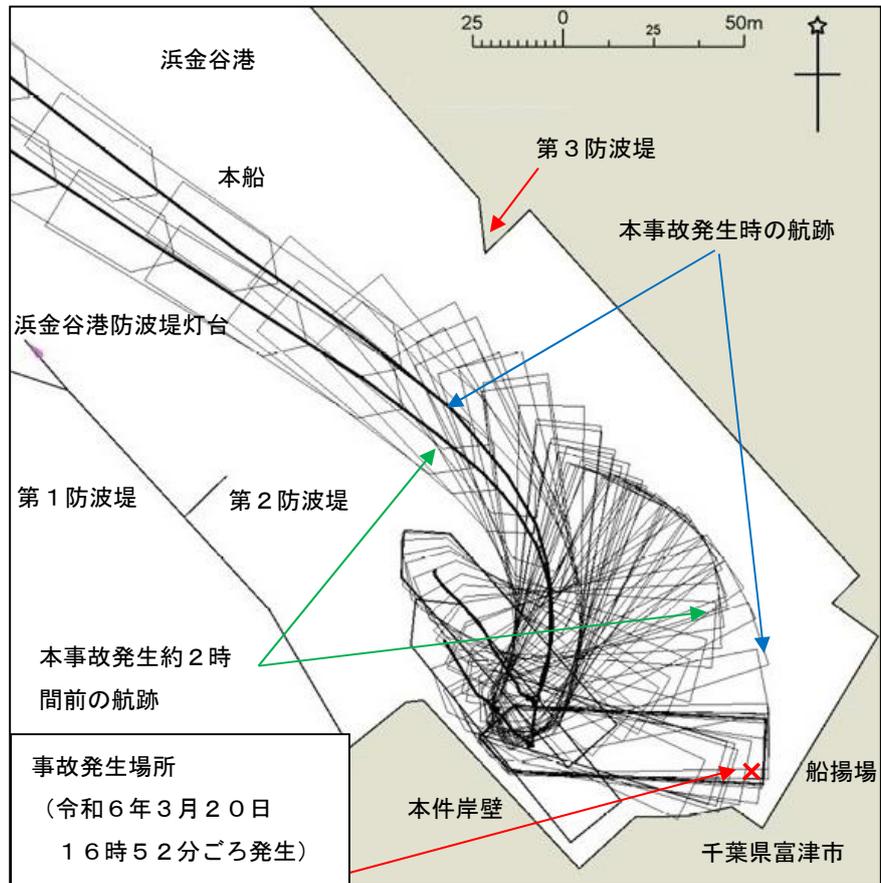


図2 航行経路図

船長は、富津市に強風注意報が発表中であることを把握しており、午後の運航において、風が弱く、海上が穏やかだったが、A社が契約した民間気象会社の気象予報から18時ごろには強い風が吹くとの予報であることを無線で僚船船長と確認していた。

船長は、船橋で操船指揮をとるとともに両舷主機の可変ピッチプロペラを、航海士がバウスラスターを、甲板員が舵輪をそれぞれ操作し、他の乗組員が船首及び船尾の入港配置につき、入港準備作業を開始した。

船長は、浜金谷港に入港する約5分前、無線で本件岸壁前にあるA社の事務所職員から同港における風向及び風速がそれぞれ北及び約3～5m/sであるとの気象情報を入手し、ふだんのように着岸することとした。

本船は、浜金谷港を南東進中、左舷方の第3防波堤を通過し、舵を右一杯として、左舷主機を半速力前進、右舷主機を全速力後進として右回頭を開始した。

本船は、本件岸壁前面で船首が本件岸壁に対して垂直方向となり、バウスラスターを右方としたところ、北から突風を右舷に受けて船体が南方へ圧流され始め、右回頭を続けながら右舷主機の後進を徐々に下げて中立運転とし、船体を前進させようとしたが、港奥にある船揚場前面の浅所に乗り揚げた。

本船は、引き続き圧流され、左舷船首部が本件岸壁のフェンダーに、また、左舷船尾部が護岸にそれぞれ接触し、風が弱まってから本件岸壁に着けた。

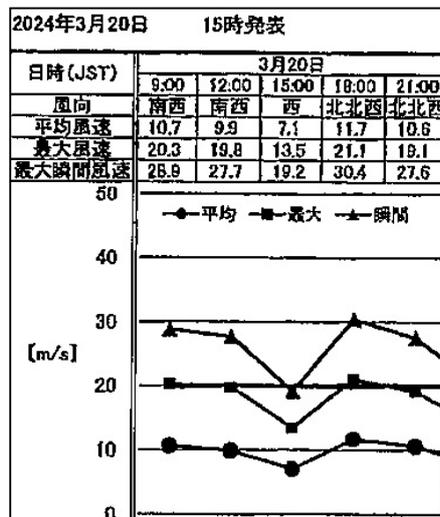
船長は、旅客に負傷者がいないこと及び積載車両等に損傷がないことを確認後、A社担当者を経由して海上保安庁に通報を行った。

船長は、昭和60年にA社に入社し、久里浜港と浜金谷港の間を運航する船舶に乗船しており、約10年前から本船の船長として乗船し、本船は久里浜港から浜金谷港間を1日に約7往復する運航をしていた。

船長は、本事故当時、入港直前に気象情報を入手したところで着岸するか否かを判断し、着岸が不可であれば、久里浜港に戻るつもりであった。

A社の事務所にある風向風速計には、本事故当時、風向北、平均風速^{*1}約18m/s、最大風速^{*2}約28m/sが記録されていた。

民間気象会社の3月20日15時に発表した金谷沖の風速及び波浪の予報は、次のとおりであり、船長は、18時ごろ急に風が強まり、風速が運航基準を超えるのであれば、運航を中止するつもりであった。



A社の安全統括管理者は、本船と同様な気象予報を確認し、A社の運航航路が短距離であるので、台風及び発達した低気圧が接近する場合を除き、船長及び僚船船長の報告を受けてから運航中止の判断をし

^{*1} 「平均風速」とは、ある一定時間における風速の平均をいい、一般的な気象観測においては、10分間平均風速をいう。

^{*2} 「最大風速」とは、10分間平均風速の最大値をいう。

	<p>ていた。</p> <p>海上運送法（昭和24年法律第187号）に基づくA社の安全管理規程の運航基準には、入港の可否の判断について、船長は、入港予定地港内の気象及び海象に関する情報を確認し、風速18m/s以上に達していると認めるとき、入港を中止し、適宜の海域での錨泊その他の適切な措置をとらなければならないと規定されている。</p>
分析	<p>本船は、強風注意報が発表された状況下、着岸作業中、船長が、ふだんのように右舵一杯を取り、左舷機を前進及び右舷機を後進として右回頭中、北から約28m/sの突風を右舷に受けたことから、南方に圧流され、左舷船尾部が港奥にある船揚場前面の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、入港直前、A社事務所から港内の風向及び風速が北風約3～5m/sとの情報を受けており、着岸操船に支障がないと判断したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、強風注意報が発表された状況下、本船が着岸作業中、船長が、ふだんのように右舵一杯を取り、左舷機を前進及び右舷機を後進として右回頭中、北から約28m/sの突風を右舷に受けたため、南方に圧流され、左舷船尾部が港奥にある船揚場前面の浅所に乗り揚げた。</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"> ・船長は、入港時、岸壁に吹き寄せられる強風が予想される場合、運航管理者と協議しつつ、自船の操縦性能で安全に着岸できる風勢になるまで待機又は避難すること。また、着岸途中、突風により、ふだんの操船が困難となった場合は、可能な限り、岸壁等への衝突による衝撃を緩和するため、緊急投錨等の最善の措置を採ること。