

船舶事故調査報告書

令和6年2月28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5年4月11日 08時35分ごろ
発生場所	北海道函館港第3区北ふ頭 函館港北防波堤灯台から真方位107° 1,530m付近 （概位 北緯41° 47.6′ 東経140° 43.0′）
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、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	令和5年6月1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 左舷船尾外板に凹損 岸壁 防衝工（フェンダーの基礎構造物）に破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風力 7、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の初期
事故の経過	本船は、バウスラストを備えた2基2軸の旅客船兼自動車渡船で、船長ほか13人が乗り組み、旅客27人を乗せ、車両26台を積載し、乗組員を入港配置につけ、陸岸から西南西方に延びる北ふ頭の岸壁（以下「本件岸壁」という。）に船首を西南西方に向けて左舷着けする目的で、着岸作業を開始した。 船長は、船橋の左舷端で、舵及びバウスラスト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主機（右舷機及び左舷機）の操縦を行わせた。 船長は、本船が対地速力約3ノットの行きあしで、本件岸壁に対して約10°の進入角度を保ちながら後進を始めた頃、左舷方から受けていた風速約10m/sの南寄りの風が、風力7程度に強まるのを感じた。 本船は、本件岸壁により風が遮られる船尾部に対し、本件岸壁の風下に達していない船首部が風の影響を受けて右舷方に振られ、左舷船尾部が本件岸壁に接近する状況となったので、船長は、左舷船尾部が本件岸壁に接近し過ぎないように、推力約8tのバウスラストを左回頭一杯に操作し、後進行きあしが弱まればバウスラストが効いて接近が止まると思い、機関長に右舷機停止を指示して続航した。 本船は、左舷船尾部が本件岸壁に接近する状況のまま後進を続け、

	船長が、右舷機極微速力前進、次いで両舷機微速力前進を指示したものの、左舷船尾部が、本件岸壁西端から３番目の防衝工に衝突した。 船長は、バウスラストを使用すれば、左舷船尾部の本件岸壁への接近が止まると思ったが、予想よりも南寄りの風の影響が強かった。また、本船が本件岸壁から離れ過ぎない程度に主機前進を指示したが、もっと早い時機に指示するべきだったと本事故後に思った。
分析	本船は、南寄りの風を左舷方から受ける状況下、本件岸壁に左舷着けしようとして船首を西南西方に向け、後進して本件岸壁に接近中、主機を前進とする時機が遅れたことから、船首部が右舷方に振られ、左舷船尾部が本件岸壁に接近した際、バウスラストを使用したものの、左舷船尾部の本件岸壁への接近が止まらず、左舷船尾部が本件岸壁の防衝工に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、南寄りの風を左舷方から受ける状況下、本件岸壁に左舷着けしようとして船首を西南西方に向け、後進して本件岸壁に接近中、主機を前進とする時機が遅れたため、船首部が右舷方に振られ、左舷船尾部が本件岸壁に接近した際、バウスラストを使用したものの、左舷船尾部の本件岸壁への接近が止まらず、左舷船尾部が本件岸壁の防衝工に衝突したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ 船長は、ふだんより風が強い等、船体が圧流される状況下に着岸作業を行う場合、スラストを過信することなく、余裕を持った主機の操縦を心掛け、安全性を大きく確保した操船を行うこと。