

## 船舶事故調査報告書

平成23年10月6日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 石 川 敏 行

事故種類	衝突
発生日時	平成23年1月25日 19時00分ごろ
発生場所	香川県土庄町大部港北方沖 <sup>おおべ</sup> 大部港1号防波堤灯台から真方位003° 1.25海里付近（概位 北緯34°34.1′ 東経134°17.1′）
事故調査の経過	平成23年3月11日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	A 引船 <sup>きたぎ</sup> 北木丸、19トン 260-37099大阪、三協海運株式会社 15.50m (Lr) × 5.20m × 1.95m、鋼 ディーゼル機関2基、1,117kW（合計）、平成9年6月 B 台船 DK-1、2,000トン（載貨重量トン数） 50m × 20m × 2.5m、鋼 機関なし
乗組員等に関する情報	船長 男性 67歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年7月22日 免許証交付日 平成22年5月14日 （平成27年5月19日まで有効） 甲板員 男性 58歳
死傷者等	負傷 1人（船長）
損傷	A 船尾部に凹損 B なし
事故の経過	A船は、船長及び甲板員1人が乗り組み、約800tの貨物を積載したB船を約40m離して約6ノットの速力でえい航し、大部港北方沖において船橋当直を交替した甲板員が操船に当たって西進した。 船長は、機関室に赴き、主機遠隔操縦装置（以下「遠隔装置」という。）の点検を始めたところ、クラッチ位置の表示灯が点滅したのち、両舷逆転減速機の前進クラッチが中立位置となってA船の速力が低下したことに気付き、前進クラッチを入れるために操舵室へ移動中、平成23年1月25日19時00分ごろ、A船の船尾部にB船の船首部が衝突し、衝突の衝撃により船長が機関室出口の階段の最上段から転落した。 A船は、自力で岡山県倉敷市水島港に入港した。 船長は、病院に搬送され、右上腕骨骨幹部骨折と診断された。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約8m/s 海象：平穏

<p>その他の事項</p>	<p>遠隔装置は、直流24Vのみを電源とする電気式であり、電源が喪失するとクラッチ位置を維持し、電源が復旧すると同時に中立位置となる機構を有していた。</p> <p>遠隔装置は、電源を喪失すると可視可聴の警報を発し、復旧とともにリセットされるようになっていた。</p> <p>甲板員は、操縦卓の主機回転計の指針が振れ、クラッチ位置の表示灯が点滅し、A船の速力が低下したが、その理由が分からなかったため、船長を捜したところ機関室で倒れているのを発見した。</p> <p>甲板員は、クラッチの状態及びえい航しているB船の状況を確認しなかった。</p> <p>甲板員は、衝撃でB船との衝突を知ったのち、遠隔装置で両舷の前進クラッチを入れた。</p> <p>機関室下段から出口への階段には、手摺りが設けられていなかった。</p> <p>船長及び甲板員はクラッチの機側操縦装置の操作を行ったことがなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり 不明</p> <p>A船は、B船をえい航して大部港北方沖を西進中、両舷前進クラッチが中立位置となったことから、速力が低下してA船の船尾部とB船の船首部とが衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、船長が遠隔装置を点検中、電源が一時的に喪失したのちに復旧したことにより、両舷前進クラッチが中立位置となったものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>両舷前進クラッチは、電源が復旧すると同時に中立位置となり、推進力がなくなるが、遠隔操縦が可能となり、甲板員が、A船の速力が低下していることに気付いたとき、B船の状況を確認してA船の前進クラッチを入れていれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p> <p>A船は、機関室出口に向かう階段に昇降時の安全を確保するための有効な手摺りが設けられていれば、衝突の衝撃を受けた際、船長の転落を防止することができた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、B船をえい航して大部港北方沖を西進中、両舷前進クラッチが中立位置となったため、速力が低下してA船の船尾部とB船の船首部とが衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
<p>参考</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"> <li>・乗組員は、電源が復旧した際の遠隔装置の取扱いについて熟知しておくこと</li> <li>・機関室の階段には有効な手摺りを設けること</li> </ul>	