

## 船舶事故調査報告書

平成23年7月21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 山本 哲 也  
 委員 石川 敏 行  
 委員 根本 美 奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成22年11月25日 07時12分ごろ
発生場所	愛媛県新居浜市新居浜港第1区大江岸壁付近 新居浜港東防波堤灯台から真方位171° 1,150m付近 （概位 北緯33° 58.2′ 東経133° 16.1′）
事故調査の経過	平成22年12月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）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	ケミカルタンカー 第五 <sup>きんしやう</sup> 近 祥丸、199トン 134077、有限会社朝日海運、有限会社藤協運輸 49.71m×7.80m×3.30m、鋼 ディーゼル機関、625kW、平成5年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 65歳 三級海技士（航海） 免許年月日 昭和46年12月24日 免状交付年月日 平成22年4月19日 免状有効期間満了日 平成27年5月15日 機関長 男性 69歳 三級海技士（機関） 免許年月日 昭和48年1月12日 免状交付年月日 平成21年7月28日 免状有効期間満了日 平成26年9月16日
死傷者等	なし
損傷	船首部に凹損、岸壁の防衝材取付部に亀裂
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、空船で、右舷錨を投じて錨鎖を約100m延出し、船首を北方に向けた姿勢として新居浜港第1区西原岸壁に船尾着けで係留していたところ、港内移動をするため、船長が、操舵室で操船に当たり、主機をアイドリング運転として舵を中央位置とし、右舷の錨鎖を巻き揚げながら離岸した。 船長は、錨鎖を約10m巻き揚げたとき、行きあしを抑制するため、後進操作を行ったが後進に入らなかった。 機関長は、船長からクラッチが後進に入らないことを聞き、機関室で遠隔操縦位置を機関室に切り替えて後進操作を行ったが後進に入らず、自らの判断で前進操作を行ったところ、前進に入った。

	<p>機関長は、手動で後進操作を試すこととし、逆転機の手動操作ハンドルを力を入れて後進側に倒したところ一旦は後進となるものの、ハンドルから手を離すと前進に戻り、前進状態を変えることができなくなったが、このことを船長に報告しなかった。</p> <p>船長は、船橋で、前進の状態であることを承知していたが、右舷錨を投じているので、ほどなく船体が停止するだろうと思い、主機を危急停止しなかった。本船は、右方に回頭しながら前進を続け、平成22年11月25日07時12分ごろ、約2ノットの速力で、船首部が西原岸壁対岸の大江岸壁6番バースにほぼ直角に衝突した。</p> <p>本船は、本事故後、制御シリンダの後進側シリンダ内と大気との間及び前進側と中立側のシリンダ間のガスケットが破損して空気が漏れ、常時、前進側に空気圧が加わり、機側で手動操作しても前進に戻る状態となっていたことが判明した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 2</p> <p>海象：平穏</p>	
その他の事項	<p>本事故発生場所周辺は、水深が約3.5m及び底質が泥であった。</p> <p>本船の逆転機は、空気圧式の遠隔操縦装置により船橋及び機関室で操縦でき、逆転機付属の操作ハンドルにより機側で手動操作が可能であった。</p> <p>本船の逆転機は、圧縮空気により前進、中立及び後進を切り替える空気圧式の制御シリンダによりクラッチ作動油を制御する機構であった。</p> <p>船長は、機関長に逆転機の状態について報告を求めず、指示もしなかった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、新居浜港において離岸作業中、逆転機の制御シリンダが故障し、逆転機が操作不能となって主機が前進状態となったが、船長が主機を危急停止せずに作業を続けたことから、岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、右舷から錨鎖を約90m延出した状況で、右方に回頭しながら航行したものと考えられる。</p> <p>船長及び機関長は、それぞれ船橋及び機関室にいたが、情報の交換を行っていなかったことは本事故の発生に関与した可能性があるものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、新居浜港において離岸作業中、逆転機の制御シリンダが故障し、逆転機が操作不能となって主機が前進状態となったが、船長が主機を危急停止せずに作業を続けたため、岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>今後の同種事故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"> <li>・ 空気圧による制御装置の制御シリンダの保守点検を行うこと</li> <li>・ 通常から船内のコミュニケーションを図り、必要な報告を求めること</li> <li>・ 操船不能となった場合を想定し、機側操作などの訓練を実施すること</li> </ul>	