

## 船舶事故調査報告書

平成24年10月4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 根本 美奈

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成24年1月17日 21時49分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区建材ふ頭南東端 東京都江東区所在の東京東防波堤灯台から真方位324°3,400m付近 （概位 北緯35°38.2′ 東経139°48.4′）
事故調査の経過	平成24年1月18日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	貨物船兼油タンカー <sup>しんえい</sup> 新衛丸、492トン 140458、新島物産株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 55.01m (Lr) × 9.80m × 3.50m、鋼 電動機2基、1,000kW（合計）、平成18年12月
乗組員等に関する情報	船長 男性 62歳 二級海技士（航海） 免許年月日 昭和54年6月29日 免状交付年月日 平成21年4月24日 免状有効期間満了日 平成26年4月23日
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷船側外板に破口及び擦過傷 建材ふ頭 南東端角部欠落
事故の経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、雑貨約400t及びA重油約300klを積載し、京浜港東京第3区の建材ふ頭（以下「本件ふ頭」という。）付近を三宅島に向けて約8ノットの速力で南南西進していた。 船長は、単独で操船に当たり、平成24年1月17日21時48分ごろ、針路を約190°（真方位、以下同じ。）に定めるため、舵輪を右舵約7°から約0°に操作したが、舵は戻らず操舵装置No.1での手動操舵は不能となった。 船長は、本件ふ頭に接近していることに気付いて直ちに推進器を後進にかけたが、21時49分ごろ本船右舷船首部が本件ふ頭南東端に

	<p>衝突した。</p> <p>本船は、衝突後に操舵が可能となり、京浜港東京第3区辰巳ふ頭に着岸し、船長が、本船の損傷状況を確認したところ、右舷船側外板に2か所の亀裂が生じ、その内の1番貨物油タンクに生じた亀裂から貨物油（A重油）が流出していることに気付き、本船のオイルフェンスを展開するとともに、会社に連絡して海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、オイル吸着マット及び油処理剤を散布し、流出油の拡散防止を行った。</p> <p>本船から流出した貨物油は、約400ℓであった。</p>
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期</p>
<p>その他の事項</p>	<p>1 船長は、貨物船の船長として約17年の経験があり、本船船長として約5年間乗船していた。</p> <p>2 本船は、東京と伊豆諸島間を1か月に約12航海する定期船であり、ほぼ同じ時刻に出港し、辰巳ふ頭での離着岸を繰り返していた。</p> <p>本船は、操舵室の前部中央に操舵装置、電子海図情報装置（以下「ECDIS」という。）、レーダー及び電気推進装置遠隔操縦盤を組み込んだ操船コンソールを設置していた。</p> <p>本船は、操舵装置の異常警報を操舵スタンド内の記録装置に、実舵角及び指令舵角をECDISに自動的にそれぞれ記録するようになっており、記録されていた。</p> <p>船長は、自動操舵から手動操舵に切り替えた際、本船の就航後約5年の間に2回、操舵不能になる経験をしていたが、本船の操舵装置製造者に報告していなかった。</p> <p>3 本船の操舵装置製造者により、本事故発生後に行われた操舵装置及び油圧操舵機の点検及び調査結果は、次のとおりであった。</p> <p>(1) 操舵装置及び油圧操舵機の機能及び状態に異常は発見されなかった。</p> <p>(2) 操舵装置より回収した衝突前後のログデータには、異常警報の記録はなく、平成24年1月17日21時49分ごろ操舵装置No. 2を起動した情報が記録されていた。</p> <p>(3) ECDISより回収した衝突前後のログデータには、指令舵角と実舵角に大きな差はなく、舵角を約1分間右7°に保持し、速力が約30秒間低下している記録があった。</p> <p>(4) 操舵装置の指令舵角が変化しない現象について故障解析を行ったが、同現象に合致する不具合要因を見いだすことができなかった。</p> <p>(5) 本船の操舵装置の制御ユニットのプリント基板を取り外し、各種性能試験及び環境試験を行ったが、異常は発見されなかつ</p>

	た。
<b>分析</b> 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	不明 不明 なし 本船は、京浜港東京第3区の本件ふ頭付近を南南西進中、いつもどおり針路約190°に定針する予定であったところ、右舵約7°が取られた状態であったことから、本件ふ頭に衝突したものと考えられる。 本船が、右舵約7°が取られた状態であったことは明らかにすることができなかった。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、本船が、京浜港東京第3区の本件ふ頭付近を南南西進中、いつもどおり針路約190°に定針する予定であったところ、右舵約7°が取られた状態であったため、本件ふ頭に衝突したことにより発生したものと考えられる。