

船舶事故調査報告書

平成24年6月28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	乗揚
発生日時	平成23年12月16日 14時15分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市三崎港 三崎港北防波堤灯台から真方位141°290m付近 （概位 北緯35°08.3′ 東経139°36.7′）
事故調査の経過	平成23年12月19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 第五若 ^{わかとら} 虎丸、494トン 134624、有限会社東新産業 61.48m (Lr) × 13.20m × 7.50m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成8年4月6日
乗組員等に関する情報	船長 男性 49歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和61年1月28日 免状交付年月日 平成19年6月19日 免状有効期間満了日 平成24年6月18日 機関長 男性 69歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和38年6月28日 免状交付年月日 平成23年4月11日 免状有効期間満了日 平成28年6月15日
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、船首約1.60m、船尾約3.40mの喫水をもって、機関の操縦権を操舵室とし、三崎港に向けて千葉県館山市館山港沖を航行中、ビルジ警報ブザーが鳴った。 機関長は、機関室においてブザー停止ボタンを押したが、再びブザーが鳴り、うるさいと思い、警報盤の電源スイッチ（以下「警報用電源」という。）をOFFに切り換え、すぐにONへと戻した。 本船は、三崎港西方沖を約4.7ノットの速力で東進し、三崎港に入って航行した。 船長は、北防波堤を通過後、操縦ハンドルを前進から後進に操作したところ、行きあしが強くなったので西風の影響を受けたと思い、直ちに両舷の錨を投下したものの行きあしが止まらず、船首方に迫った西口南防波堤

	<p>との衝突を回避するために浅瀬がある右方へと舵を取り、本船は、平成23年12月16日14時15分ごろ三浦市灘ヶ埼北方の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、乗揚後もプロペラが回転していることに気付き、機関室において手で機関を停止させたのち、乗組員の安全と船体の損傷状況を確認した。</p> <p>本船は、タグボートの支援を受けて離礁し、三崎港に着岸した。</p>	
<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 低潮時</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、操舵室に操縦権があれば、操舵室操縦盤の操舵室表示灯（以下「表示ランプ」という。）が点灯し、操舵室から操縦権が失われれば表示ランプが点滅となり、点滅の時には、操舵室で操縦位置確認ボタンを押すことにより、操舵室に操縦権が移り、表示ランプが点灯していた。</p> <p>船長は、日頃から出港前に表示ランプが点滅しているときには、操縦位置確認ボタンを押すことにより、表示ランプが点灯状態となり、操舵室に操縦権があることを確認しており、12月16日12時50分館山港を出港する際にも、同様に操縦位置確認ボタンを押して表示ランプを点灯状態とし、操縦権が操舵室にあることを確認していた。</p> <p>本船は、機関を運転中に警報用電源をOFFに切り換えたのちにONへと戻したことにより、操舵室の操縦権が失われ、クラッチは、警報用電源をOFFとする前の操舵室操縦盤での操縦状態である前進位置が継続され、操舵室の操縦ハンドルでは操作できず、ガバナは、引き続いて操縦ハンドルで制御できる状態となっていた。</p> <p>船長は、操縦ハンドルを前進から後進に操作する際、操舵室操縦盤の表示ランプの状況を確認しなかった。なお表示ランプは、本事故後に電球が切れていることが判明した。</p> <p>機関長は、過去に本船の船長を経験しており、約2年前から本来の乗組員の臨時で乗船するようになり、機関部の経験については、これまで機関部で乗船した期間を合算すれば約2～3年であった。</p> <p>機関長は、航走中に警報用電源を切り替えれば、操舵室の操縦権が喪失することを知らなかった。</p> <p>本船の警報用電源は、リモコン電源を兼ねていた。</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 なし</p> <p>本船は、三崎港を航行中、船長が、操舵室で操縦ハンドルを前進から後進に操作したものの、クラッチが後進に切り替わらなかったことから、灘ヶ埼北方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、警報用電源をONからOFFに切り換えたことにより、操舵室の操縦ハンドルではクラッチの操作ができなくなったものと考えられる。</p> <p>船長は、操縦ハンドルを前進から後進に操作する際、操舵室操縦盤の表示ランプの状況を確認しなかったものと考えられる。</p>

	<p>機関長は、航走中に警報用電源を切り替えれば、操舵室の操縦ハンドルではクラッチの操作ができなくなることを認識していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、三崎港への入港前に操縦ハンドルの作動確認を行っていれば、操舵室の操縦権が失われていることに気付き、操縦権を速やかに復旧させ、乗揚げを回避できた可能性があると考えられる</p>
原因	<p>本事故は、本船が、三崎港を航行中、船長が、操縦ハンドルを前進から後進に操作したものの、クラッチが後進に切り替わらなかったため、灘ヶ埼北方の浅瀬に乗り揚げ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"> ・ 入港前には、操縦ハンドルによる後進テストを行うこと。 ・ 取扱説明書に記載された遠隔操縦装置の仕様を確認すること。 ・ 操舵室表示灯の点灯及び消灯時に警報音を発する措置が講じられることが望まれる。