

船舶事故等調査報告書

平成26年11月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014長第64号
事故等種類	衝突
発生日時	平成26年5月30日 10時41分ごろ
発生場所	熊本県天草市牛深漁港 天草市所在の牛深港灯台から真方位300°730m付近 (概位 北緯32°11.7′ 東経130°00.8′)
事故等調査の経過	平成26年7月8日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	A 漁業取締船 ひご、33トン 134655、熊本県 B 杭打船 てんざん号、953トン（全長45m） なし、シーテック株式会社、信幸建設株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、五級海技士（航海） 機関長A、三級海技士（機関） 一等機関士A、三級海技士（機関）
死傷者等	なし
損傷	A 船首部に凹損及び破口 B なし
事故等の経過	A船は、船長A、機関長A、一等機関士Aほか1人が乗り組み、牛深港東岸に所在する造船所で整備を終えた後、船首を北方に向け、小型艇で船尾方向にえい航され、主機等の始動作業を行っていた。 機関長Aは、主機等の始動を終えたが、サニタリーポンプのこし器から海水漏れがあったので、右舷主機を止め、左舷主機を中立運転とし、‘サニタリーポンプのこし器の修理’（以下「本件修理」という。）に取り掛かった。 A船は、機関室において、本件修理を実施中、平成26年5月30日10時40分ごろ、えい航していた小型艇を引きながら前進を始めた。 船長Aは、右舷船尾付近にいた際、A船が前進しながら、右転を始めたことに気付き、船橋に行ったところ、主機が機側操縦となっていたので、機関長AにA船が前進している旨を連絡し、左舷主機を中立運転にさせた。 A船は、その後も惰力で前進しながら右転し、船首が東方を向いて速力が約3ノットになった10時41分ごろA船の船首とB船の左舷側中央部とが衝突した。

	<p>B船は、6人が乗り組み、牛深漁港^{うしろはま}後浜地区の防波堤（防風柵）工事のため、造船所の南方100m付近の岸壁に着岸した台船に船首を北方に向けて係留し、工事準備作業中、A船と衝突した。</p> <p>船長Aは、本事故発生後、A船を付近の船だまりに係留し、事後の措置に当たった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風 なし、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期</p>
その他の事項	<p>船長Aは、本事故当時、主機等が始動されたことは分かっていたが、その後、機関長Aから、もうしばらく待つて欲しい旨の連絡があったのみであり、本件修理を行う旨の連絡はなかったため、機関室において、右舷主機を停止し、左舷主機を中立運転として本件修理を行っていることを知らなかった。</p> <p>機関長A及び一等機関士Aは、本事故後、本件修理を実施中に両人のいずれかが左舷主機の機側操縦レバーに触れ、同レバーが中立位置から前進側に動いてクラッチが入ったものと思った。</p> <p>船長Aは、A船の船首とB船との距離が十数mになったとき、船首にいた航海士に命じて防舷材を下げさせた。</p>
分析 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>A あり、B なし</p> <p>A あり、B なし</p> <p>A なし、B なし</p> <p>A船は、牛深漁港において、えい航されながら主機等の始動作業中、右舷主機を停止し、左舷主機を中立運転として本件修理を行っていた際、乗組員が左舷主機の機側操縦レバーに触れ、同レバーが前進側に動いてクラッチが入ったことから、前進することとなり、右転して係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、牛深漁港において、えい航されながら主機等の始動作業中、右舷主機を停止し、左舷主機を中立運転として本件修理を行っていた際、乗組員が左舷主機の機側操縦レバーに触れ、同レバーが前進側に動いてクラッチが入ったため、前進することとなり、右転して係留中のB船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>船長は、本事故後、次のような方策を取りまとめて乗組員に周知した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・えい航されながら運航準備作業中に機器の故障が判明した場合、修理作業は、錨泊又は接岸してから行うこと。