

船舶事故等調査報告書

平成26年7月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014門第7号
事故等種類	衝突
発生日時	平成25年12月2日（月） 06時50分ごろ
発生場所	関門港響新港区 福岡県北九州市所在の白島 ^{しらしま} 国家石油備蓄基地 ^{ひなだま} 船溜り西防波堤灯台から真方位335°230m付近 （概位 北緯34°00.5′ 東経130°43.7′）
事故等調査の経過	平成26年1月21日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 旅客船兼自動車渡船 アイリス2、422トン 136843、商船三井テクノトレード株式会社、コスモ海運株式会社 B オイルフェンス展張兼回収油貯蔵船 ^{ぐんじょう} 群青3号、90トン なし、商船三井テクノトレード株式会社
乗組員等に関する情報	船長A、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	A 左舷側船首部に擦過傷 B 右舷船側外板に破口を伴う凹損
事故等の経過	A船は、船長Aほか4人が乗り組み、白島国家石油備蓄基地（以下「基地」という。）の西船溜り物揚場岸壁に右舷着け中、基地に勤務する従業員の輸送に向かうために出港準備作業を開始し、船長Aが、船橋内右舷側の操船コンソールにある‘主機及び舵の遠隔操作ハンドル’（以下「ハンドル」という。）で試運転を行い、両舷の主機が、前進、中立及び後進に動作することを確認した。 船長Aは、前部及び後部の係留索をシングルアップとした後、右舷舵を左約70°に取り、右舷主機を前進、左舷主機を後進、バウスラスタの翼角を右10°とし、係留索を全て放すように指示を行い、係留索が取り込まれたことを確認した後、バウスラスタの翼角を0°とし、ハンドルで右舷舵を中央に戻すとともに、両舷主機を中立とした。 船長Aは、本船が左舷船首方に係留中のB船に接近するので、ハンドルの脇にあるプロペラ回転計を見たところ、右舷プロペラが前進回転していることに気づき、両舷の主機非常停止ボタンを押し、両舷主機を停止させたが、前進行きあしにより、平成25年12月2日06時50分ごろ、A船の左舷側船首部が、基地の西船溜り西防波堤に無

	<p>人で係留中のB船の右舷船側に衝突した。</p> <p>船長Aは、本事故の発生を船舶運航会社に連絡し、A船を物揚場岸壁に係留して両舷主機の試運転を行ったが、異常は見られなかった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約6m/s</p> <p>海象：波高 約0.2m、波向 南西</p>
その他の事項	<p>A船は、2軸2舵、固定ピッチプロペラの双胴船であり、船長及び機関長の配置が、3日で一巡する交代制で運航を行っていた。</p> <p>A船は、左舷用ハンドルは左側に、右舷用ハンドルは右側にあり、左舷用及び右舷用のプロペラ回転計及び主機非常停止ボタンがあった。</p> <p>B船は、非自航船であり、タグボートなどの支援を受け、油流出事故の際に使用されるが、ふだんは無人で係留されていた。</p> <p>A船の船首先端部とB船の船側部との距離は、A船の係留時、約7～8mであった。</p> <p>運航管理会社は、本事故後、遠隔操作を行うための電気信号伝達系統及び主機の回転をプロペラ軸に伝える油圧クラッチ逆転減速機の機構部に不具合がないかを調査したが、不具合箇所は見付からず、試運転を繰り返しても、本事故時の状況は再現されなかった。</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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>A船は、北九州市所在の基地の西船溜りで全係留索を放して出港作業中、船長Aが、ハンドルで両舷の主機を中立とする操作を行ったものの、右舷主機が中立とならず、右舷プロペラが前進回転を続けたことから、両舷主機を非常停止したものの、前進行きあしにより、左舷船首方に無人で係留していたB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船の右舷主機が中立にならなかったことについては、要因を明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、北九州市所在の基地の西船溜りで全係留索を放して出港作業中、船長Aが、ハンドルで両舷の主機を中立とする操作を行ったものの、右舷主機が中立とならず、右舷プロペラが前進回転を続けたため、両舷主機を非常停止したものの、前進行きあしにより、左舷船首方に無人で係留していたB船と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>運航管理会社は、本事故後、以下の措置を講じることとした。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ A船は、船首方の水域を広くするため、出船、左舷着けで基地の西船溜りにあるポンツーンに係留する。 ・ 物揚場岸壁から離岸する場合は、機関長を機関室に配置し、異常発生時には、機側で主機の停止及びクラッチの操作を行い、支援

	<p>船がタグラインを取る。</p> <ul style="list-style-type: none">・非常時対応のため、船長、機関長及び乗組員の教育訓練を行う。 <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">・乗組員の非常時対応訓練を継続的、定期的を実施することが望ましい。
--	---