

船舶事故調査報告書

平成28年6月23日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 庄司邦昭（部会長）
 委員 小須田 敏
 委員 根本美奈

事故種類	乗揚
発生日時	平成27年6月12日 07時00分ごろ
発生場所	関門港若松第4区の浅所 牧山信号所から真方位017° 1.7海里付近 （概位 北緯33°54.9′ 東経130°49.3′）
事故の概要	貨物船新美咲は、北進中、浅所に乗り揚げた。 新美咲は、船底部外板の擦過傷等を生じた。
事故調査の経過	平成27年6月17日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 新美咲、259トン 140427、大祐汽船有限公司 59.86m (Lr) × 10.00m × 5.55m、鋼 ディーゼル機関、735kW、平成18年10月
乗組員等に関する情報	船長 男性 31歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成25年12月17日 免状交付年月日 平成25年12月17日 免状有効期間満了日 平成30年12月16日 機関長 男性 53歳 五級海技士（機関）（機関限定） 免許年月日 平成3年6月20日 免状交付年月日 平成22年2月10日 免状有効期間満了日 平成27年11月16日 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和58年10月12日 免状交付年月日 平成22年2月10日 免状有効期間満了日 平成27年11月16日
死傷者等	なし
損傷	船底部外板に擦過傷、プロペラ翼に欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 高潮時、潮高 約125cm（八幡）

<p>事故の経過</p>	<p>本船は、船長及び機関長ほか航海士と機関士が各1人乗り組み、コイル約708tを積載し、平成27年6月12日06時40分ごろ、阪神港へ向けて‘関門港若松第4区の企業岸壁’（以下「本件岸壁」という。）からの離岸作業を開始した。</p> <p>機関長は、単独で操船に当たり、船首に船長及び機関士を、船尾に航海士をそれぞれ配置し、約5～6ノットの対地速力で、自動操舵に切り換えて若松航路に入航し、わかまつこうないほあん等との交信をしていたところ、GPSコンパス（以下「本件コンパス」という。）の警報音を聞いた。</p> <p>本船は、機関長が、本件コンパスのリセットスイッチを押したところ、右転を開始したので、手動操舵に切り換えて全速力後進をかけたものの、07時00分ごろ若松航路外の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配したタグボートにより引き出され、海上保安庁による事情聴取の後、阪神港へ向けて出港した。</p> <p>本船は、後日、造船所で修理された。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首約2.50m、船尾約3.65mであった。</p> <p>本船は、本件岸壁に着岸中、本件コンパスの受信部を設置したマストを折り畳んでいたため、GPSの信号を受けないことができなかった。</p> <p>機関長は、本船の船長経験があり、離着岸作業の経験が豊富で、本事故当時、出港作業の都合から、自身が操船指揮に当たった。</p> <p>機関長は、全天候型岸壁の屋根が外れた後、離岸前に本件コンパスのリセットスイッチを押す必要があることを知っており、同スイッチを押したつもりであった。</p> <p>機関長は、本件コンパスの警報音を聞いてリセットスイッチを押した際、レピータコンパスが右転を始めたのを認めた。</p> <p>機関長は、本船の自動操舵装置が本件コンパスからの信号を受信したレピータコンパスの表示針路を追従する仕様となっており、本事故当時、本件コンパスをリセットしていなかったため、レピータコンパスが着岸時の針路である真方位330°を指示していたのではないかと、本事故後に思った。</p> <p>本船の操舵装置は、離着岸作業時には最大舵角70°まで取れるように設定されていた。</p> <p>海図W1265（関門港若松）によれば、本事故発生場所付近には浅所（泥）が存在している。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p>

<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、自動操舵で若松航路を航行中、機関長が、本件コンパスの警報を聞いて本件コンパスをリセットしたところ、レピータコンパスの右転に伴って自動操舵装置の設定針路が右舷側にずれたことから、若松航路から逸脱して同航路外の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、本件コンパスが本件岸壁でGPSの信号を受けることができなかったことから、レピータコンパスが着岸時の針路で停止した状態で出航したものと考えられる。</p> <p>機関長が離岸時に本件コンパスの作動状況を確認していれば、本事故の発生を回避できた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、自動操舵で若松航路を航行中、機関長が、本件コンパスをリセットしたところ、レピータコンパスの右転に伴って自動操舵装置の設定針路が右舷側にずれたため、若松航路から逸脱して同航路外の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>
<p>参考</p>	<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"> ・ 出港時に航海機器の作動状況を確認すること。

付図1 事故発生経過概略図

