

船舶事故調査報告書

平成29年10月18日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年2月19日 10時00分ごろ
発生場所	宮城県石巻市寄磯 ^{よりいそ} 浜東岸 早埼灯台から真方位126°450m付近 (概位 北緯38°23.8′ 東経141°32.5′)
事故の概要	漁船第三十八開栄丸 ^{かいえい} は、南進中、浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年3月9日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 第三十八開栄丸、19トン MG2-6322（漁船登録番号）、個人所有 第210-41861号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	バルバスバウに破損、プロペラ翼に曲損等
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 5 海象：波高 約0.5m、潮高 約107cm
事故の経過	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、約7～8ノットの対地速力で自動操舵により寄磯浜と宮城県女川町二股島との間を南進していた。</p> <p>船長は、アッパーブリッジで自動操舵から操舵リモコンに切り替えてダイヤル操作をしたところ、舵が効かないことに気付いた。</p> <p>本船は、船長が、操舵機の電源が喪失したと思い、直ちに機関室の主配電盤を確認し、‘DC24V給電盤にある船橋集合分電盤用のブレーカ’（以下「本件ブレーカ」という。）のレバーが下がって「切」となっているのを認め、同レバーを上げて「入」として昇橋したとき、寄磯浜東岸の浅所に乗り揚げた。</p> <p>本船は、後進して離礁したものの船体に振動があったので、石巻市鮎川浜東方で時化が収まるのを待った後、宮城県気仙沼市気仙沼港に帰港した。</p> <p>本船は、操舵室上部にアッパーブリッジを、同室下部に機関室をそれぞれ配し、機関室には、左舷側に幅約30cmの通路に面してDC24V給電盤が配置され、本件ブレーカが床から高さ約50～60cmのところに設置されていた。</p> <p>船長は、過去に乗組員の身体が本件ブレーカに触れてレバーが下がり、本件ブレーカが「切」となって舵が効かなくなったことがあったので、舵が効かないことに気付いたとき、同じことが起きたと思った。</p>

	<p>船長は、舵が効かないことに気付いて機関室に向かったとき、操舵リモコンのダイヤルの状態を確認していなかった。</p> <p>船長は、舵が効かないことに気付く前、操舵リモコンのダイヤルを右舵の状態にしたのではないかと本事故後に思った。</p>
分析	<p>本船は、寄磯浜と二股島との間を南進中、船長が、舵が効かないことに気づき、本件ブレーカが「切」となっていることを認めた際、操舵リモコンのダイヤル位置を確認しないで本件ブレーカを「入」にしたことから、右回頭し、寄磯浜東岸に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>船長は、舵が効かないことに気付く前、操舵リモコンのダイヤルを右舵の状態にしていた可能性があると考えられる。</p> <p>本件ブレーカのレバーが「切」となっていたことについては、その経緯を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本船は、寄磯浜と二股島との間を南進中、船長が、舵が効かないことに気づき、本件ブレーカが「切」となっていることを認めた際、操舵リモコンのダイヤル位置を確認しないで本件ブレーカを「入」にしたため、右回頭し、寄磯浜東岸に乗り揚げ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"> ・一時的に操船場所から離れる場合、操舵状況を確認すること。