

船舶事故調査報告書

平成31年4月17日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成30年11月7日 12時09分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区KS1岸壁 神戸第5防波堤東灯台から真方位353° 1,720m付近 （概位 北緯34° 42.1′ 東経135° 14.3′）
事故の概要	石炭灰運搬船 ^{わへい} 和平丸は、着岸作業中、岸壁に衝突した。
事故調査の経過	平成30年12月3日、主管調査官（神戸事務所）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	石炭灰運搬船 和平丸、748トン 142107、平安海運株式会社（船舶所有者、A社）、NSユニ テッド内航海運株式会社（運航者）
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首に凹損 岸壁 コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	本船は、船長ほか7人が乗り組み、着岸作業中、主機を中立として 前進惰力でKS1岸壁（以下「本件岸壁」という。）に接近した際、 船長が、操舵モード切替スイッチをジョイスティックによる遠隔操舵 に切り替えたつもりで、ジョイスティックで主機を中立から極微速力 前進としたところ、前進行きあしを制御できず、球状船首が本件岸壁 に衝突した。 船長は、操舵スタンドを確認したところ、操舵モード切替スイッチ が左から AUTO（自動操舵）、HAND（手動操舵）、NFU（ノンフォローア ップ操舵）、RC（遠隔操舵）の順で並んでいるが、NFU の位置で止ま っていることに気付いた。
分析	本船は、着岸作業中、船長が、操舵スタンドの操舵モード切替スイ ッチが遠隔操舵に切り替わっていないことに気付かずに操船を続けた ことから、ジョイスティックで前進行きあしを制御できず、本件岸壁 に衝突したものと考えられる。
原因	本事故は、本船が、着岸作業中、船長が、操舵スタンドの操舵モー ド切替スイッチが遠隔操舵に切り替わっていないことに気付かずに操 船を続けたため、ジョイスティックで前進行きあしを制御できず、本 件岸壁に衝突したものと考えられる。

再発防止策	<p>A社は、本事故後、次の改善措置を採った。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 操舵スタンドに操作方法を明記し、切替手順マニュアルを作成した。・ 操舵スタンドのモード切替スイッチを RC の位置にした際に数秒間電子音が鳴るように改造することとした。 <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">・ ジョイスティックによる操舵に切り替える際には、操舵モード切替スイッチを適切な位置に切り替えたことを目視で確認するとともに、着岸操船の前にジョイスティックによる作動テストを行い、切替が正常に完了したことを確認すること。
--------------	--