

船舶事故調査報告書

令和元年5月22日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成30年11月6日 07時00分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区 神戸第4防波堤中灯台から真方位280° 1,620m付近 (概位 北緯34° 41.5′ 東経135° 12.4′)
事故の概要	引船 ^{しんこう} 辰甲丸は、水路を航行中、係留設備及び係留中の油タンカー ^{やちよ} 第拾八千代丸に衝突した。
事故調査の経過	平成30年12月11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	A 引船 辰甲丸、103トン 129213、株式会社丸辰商会 B 油タンカー 第拾八千代丸、87.55トン 118707、富士砥油株式会社
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級（航海） 機関長A、五級（機関）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船側部外板に擦過傷 B 船尾中央部外板に凹損 係留設備 フェアリーダの据付ボルトに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A 船は、船長A及び機関長Aほか2人が乗り組み、水路を航行中、 主機クラッチを中立に操作できなくなったものの、航行を続け、舵及 びバウスラストを使用して左回頭したが、ドックの係留設備に衝突し た後、係留中のB船に衝突した。 A 船は、本事故後、修理業者の点検で、主機クラッチの前後進切替 装置の制御空気配管内が汚れ、制御空気の供給を阻害していることが 判明し、同配管内の清掃、制御空気減圧弁等の交換を行って復旧し た。 B 船は、ドックの隣の岸壁に無人で係留中、A船が衝突した。
分析	A 船は、水路を航行中、主機のクラッチが中立に操作できなくなっ た際、航行を続けたことから、舵及びバウスラストを使用して左回頭 したものの、係留設備及び係留中のB船に衝突したものと考えられ る。 A 船は、主機クラッチの前後進切替装置の制御空気配管内が汚れ、 制御空気の供給を阻害していたことから、主機のクラッチが中立に操

	<p>作できなくなったものと考えられる。</p> <p>B船は、無人で係留中、A船が衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、水路を航行中、主機のクラッチが中立に操作できなくなった際、航行を続けたため、舵及びバウスラストを使用して左回頭したものの、係留設備及び係留中のB船に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 主機のクラッチを遠隔操作で切り換えることができない場合に備え、クラッチを機側で操作できるように習熟しておくこと。 ・ 主機クラッチの前後進切替装置の制御空気配管内を清掃すること。 ・ 水路を航行中に主機のクラッチが不調となった際は、無理に航行を続けず、状況に応じて主機を停止して外部に救援を求めることが望ましい。