

船舶事故調査報告書

令和2年7月22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	令和2年1月14日 13時05分ごろ
発生場所	京浜港横浜第4区 <small>おおぎ</small> 扇島北方沖 横浜大黒ふ頭A灯標から真方位060° 760m付近 (概位 北緯35° 28.8′ 東経139° 42.1′)
事故の概要	液化ガスばら積船第十一博晴丸 <small>はくせい</small> は、右転を続けて浅所に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和2年1月16日、主管調査官（横浜事務所）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	液化ガスばら積船 第十一博晴丸、676トン
船舶番号、船舶所有者等	140118、明正海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	船底部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	<p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、港内移動の目的で、船長が舵輪の前に立って1人で操船に当たり、自動操舵により鶴見航路を北進した後、神奈川県横浜市扇島北西方沖に至り鶴見航路に沿って右転することとした。</p> <p>船長は、操舵装置の手動／自動の切替レバー（以下「切替レバー」という。）を手動操舵で右転を開始した後、船首方位がほぼ予定針路方向に近くなったので、舵を中央に戻し、自動操舵に切替えたつもりで航行を続けた。</p> <p>本船は、その後も右転が続き、扇島北岸が目前に迫ったので、船長が慌てて主機を中立とし、後進としたものの、扇島北岸の浅所に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本事故後、切り替えた状況を確認したところ、切替レバーではなく、同レバー右側約0.2mのところにある操舵装置の電源入／切の切替レバー（以下「電源レバー」という。）を切り替えたので、操舵装置の作動が停止し右転が続いていたことを知った。</p>
分析	本船は、手動操舵で右転中、船長が、舵を中央に戻し、自動操舵への切替え操作を行う際、切替レバーと思い電源レバーを「切」としたことから、操舵装置の作動が停止し、右転しながら航行を続け、浅所に乗り揚げたものと推定される。
原因	本事故は、本船が手動操舵で右転中、船長が、自動操舵への切替え

	<p>操作を行う際、切替レバーと思い電源レバーを「切」としたため、操舵装置の作動が停止し、右転しながら航行を続け、浅所に乗り揚げたものと推定される。</p>
再発防止策	<p>船舶所有者は、次の改善措置をとった。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 電源レバーの色調を変更するとともに、簡易の蓋を取り付けたほか、操舵スタンドに注意喚起の表示を行った。 <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">・ 操船者は、ふだん使い慣れた切替レバーを操作する場合、指差呼称等により当該レバーであることを確認したうえで、適切に操作を行うこと。・ 船舶所有者は、操船者が目で確認せずに操作する可能性があることから、各種レバーを構造的又は聴覚的に認識できるようにすることが望ましい。