

船舶事故調査報告書

令和3年1月27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	令和2年1月13日 06時45分ごろ
発生場所	京浜港川崎区夜光 ^{やこう} 係船場（水江運河） 川崎東扇島防波堤西灯台から真方位343° 2.1海里付近 （概位 北緯35° 30.9′ 東経139° 44.3′）
事故の概要	油送船第八 ^{かんとう} 関東丸は、離棧操船中、着棧中の交通船兼作業船いすづ丸に衝突した。
事故調査の経過	令和2年2月4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 船舶番号、船舶所有者等	A 油送船 第八関東丸、81トン 131624、関東タス株式会社（船舶所有者） B 交通船兼作業船 いすづ丸、10.15トン 230-7884神奈川、サンプルスシー株式会社（船舶所有者）、伊藤海事工業有限会社（運航者）
乗組員等に関する情報	A 船長A、六級（航海） 機関長A、六級（機関） B 不詳
負傷者	なし
損傷	A 船尾部外板に凹損 B 船首部外板及び左舷船尾部外板に亀裂
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、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が乗り組み、夜光係船場を離棧操船のため後進中、スロットルレバーを中立から、前進に入れたところ、主機が前進に切り替わらず、後進のまま、無人で着棧中のB船と衝突した。 A船は、冬期における朝昼の寒暖差で、スロットルレバーの位置と主機のクラッチのレスポンスが遅れることにより、まれに主機が前進に切り替わらない場合があり、そのときは船長Aが、スロットルレバーを中立位置にした後、‘調相弁を操作して、スロットルレバーの中立位置と主機のクラッチの中立位置を一致させる操作’（以下「本件操作」という。）を行って復旧していた。 船長Aは、慌てていてスロットルレバー中立ランプ（以下「本件中立ランプ」という。）を確認しておらず、スロットルレバーを中立位置に戻したものと思って、スロットルレバーが前進位置に入ったまま調相弁を操作したので、スロットルレバーの中立位置と主機のクラッ

	<p>チの中立位置を一致させることができなかつたと本事故後に思った。</p> <p>A船は、機関長Aが、出航前点検で前後進の確認を行った際、主機及びスロットルレバーの作動に異常は認められなかつた。</p> <p>B船は、無人で夜光係船場の棧橋に着棧中、A船と衝突した。</p>
分析	<p>A船は、離棧操船で後進中、船長Aが、主機が前進に切り替わらなくなり、本件操作を行う際、本件中立ランプを確認しておらず、スロットルレバーを中立位置に戻したものと思ひ、スロットルレバーが前進位置の状態、調相弁を操作したことから、主機が前進に入らず、後進のまま、無人で着棧中のB船と衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、冬季における朝昼の寒暖差で、スロットルレバーの位置と主機のクラッチのレスポンスが遅れることにより、主機が前進に切り替わらない場合があることから、船長Aが、スロットルレバーを中立位置にした後、調相弁を操作して本件操作を行って復旧していたものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、A船が、離棧操船で後進中、船長Aが、主機が前進に切り替わらなくなり、本件操作を行う際、本件中立ランプを確認しておらず、スロットルレバーを中立位置に戻したものと思ひ、スロットルレバーが前進位置の状態、調相弁を操作したため、主機が前進に入らず、後進のまま、無人で着棧中のB船と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"> ・ 船長は、調相弁を操作して、スロットルレバーの中立位置と主機のクラッチの中立状態を一致させる場合、操舵室のスロットルレバー中立ランプ及びスロットルレバーの中立位置を確認すること。 ・ 寒暖差でスロットルレバーの位置と主機のクラッチのレスポンスが遅れることにより、主機の前後進の切り替えができなくなる理由を調査し、修正すること。