

船舶事故調査報告書

令和4年10月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（洋上風力発電施設）
発生日時	令和3年7月20日 14時44分ごろ
発生場所	秋田県能代市能代港（洋上風力発電施設 No. 5） 能代港外港南防波堤灯台から真方位194° 1.5海里付近 （概位 北緯40° 10.7′ 東経139° 58.2′）
事故の概要	作業船 ^{ボートキャット スリー} PORTCAT THREEは、洋上風力発電施設に接舷操船中、同施設に衝突した。
事故調査の経過	令和3年7月28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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	作業船 PORTCAT THREE、19トン 273-14029秋田、太洋産業貿易株式会社（船舶所有者）、 東京汽船株式会社（運航者、A社）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	負傷 2人（船長、乗組員A）
損傷	本船 左舷船首部フェンダー受けに凹損及び亀裂 洋上風力発電施設 なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長及び乗組員Aほか1人が乗り組み、作業員4人を乗せ、船長が単独で操舵スタンドの前に立って操船し、作業員4人を移乗させようと能代港内の洋上風力発電施設 No. 5（以下「本件施設」という。）に接舷中であった。</p> <p>本船は、スロットルレバー及び推進流を前後進に変えるリバースダクトレバーで推進又は操舵するウォータージェット動力制御装置（以下「本件装置」という。）を搭載し、操舵スタンドの右側にリバースダクトレバー、同レバーの右側にスロットルレバーが隣接して設置されていた。</p> <p>船長は、本件施設に接近したので減速しようとして、船首方を向いたまま本件装置のリバースダクトレバーを手前に引こうとしてその右側にあるスロットルレバーを手前に引いたので、機関の回転数は下がったが、本船の行きあしが思ったほど減少しないことでパニック状態となり、リバースダクトレバーを後進にするべきところ、スロットルレバーを最大前進となる前側に倒した。</p> <p>船長の左側にいた乗組員Aは、本船の増速に気付き、身を乗り出して本件装置のリバースダクトレバーを後進となる後側に倒したが、前進行きあしが止まらず、本船は本件施設に衝突した。</p>

	<p>船長及び乗組員 A は、衝突の衝撃で前のめりの体勢となり、それぞれの前方に設置されていた航海計器類に顔面を強打して負傷した。</p> <p>本船は、別の乗組員が船長と操船を交替して係留岸壁に着岸した。</p> <p>船長は、本船の操船を 2 日間、接舷を 1 日間訓練し、本事故当時、午前中に別の洋上風力発電施設への接舷を含め、3 回目の接舷であった。</p>
分析	<p>本船は、本件施設に接舷操船中、船長が、本件装置のリバースダクトレバーを手前に引いて減速しようと思っていたところ、船首方に視線を向けたままスロットルレバーを手前に引いてしまったことから、行きあしが減少しないことでパニック状態となり、スロットルレバーを後進にするべきところ、最大前進側に倒して増速したまま前進し、乗組員 A がリバースダクトレバーを後進としたものの、前進行きあしが止まらず、本件施設に衝突したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、本件施設に接舷操船中、船長が、本件装置のリバースダクトレバーを手前に引いて減速しようと思っていたところ、船首方に視線を向けたままスロットルレバーを手前に引いてしまったため、行きあしが減少しないことでパニック状態となり、スロットルレバーを後進にするべきところ、最大前進側に倒して増速したまま前進し、本件施設に衝突したものと考えられる。</p>
再発防止策	<p>A 社は、本事故後、作業船を接舷前に停止させ、リバースダクト及びスロットルの作動確認をすることとした。</p> <p>本船は、本事故後、スロットルレバー及びリバースダクトレバーにそれぞれレバー名を貼り付けた。</p> <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"> ・ウォータージェット動力制御装置は、リバースダクトレバーにスロットルレバーが隣接して設置されていることが多いので、船長は、これらのレバーを調整する必要がある場合、レバーを確認して操作を行うこと。