

船舶事故調査報告書

令和5年2月8日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（防波堤）
発生日時	令和3年12月28日 05時40分ごろ
発生場所	京浜港川崎第2区 川崎東扇島防波堤西灯台から真方位057°30m付近 （概位 北緯35°28.9′ 東経139°45.1′）
事故の概要	油送船 ^{ゆうせいは} 祐晴丸は、南西進中、防波堤に衝突した。
事故調査の経過	令和4年4月6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	油送船 祐晴丸、78トン 134241、株式会社レモン（船舶所有者）、有限会社丸二運油 （船舶借入人）（A社）
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 航海士A、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 船首部外板に凹損 防波堤 上部コンクリートに欠損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏 日出時刻：06時49分ごろ
事故の経過	<p>本船は、船長及び航海士Aほか1人が乗り組み、A重油を約63kℓ積載し、補油の目的で、京浜港横浜第1区のみ頭に向け、京浜港東京第3区の係留地を出港したのち、船長が船橋から操舵リモコンで操船に当たり、航行を続けた。</p> <p>船長は、東扇島防波堤を左舷に見ながら、扇島東水路を約7.5ノットの対地速力で南西進し、まもなく川崎東扇島防波堤西灯台に並航する頃、航海士Aと操船を交代して降橋した。</p> <p>航海士Aは、操舵リモコンを操作していないのに本船が左に回頭を始めたので、元の針路に戻そうと操舵リモコンのダイヤルを少し右舵に回したところ、本船が更に左に回頭した。</p> <p>本船は、航海士Aが操舵リモコンのダイヤルを右舵一杯に回したが、左に回頭を続けて船首が北方を向いた時、右に回頭を始め、東扇島防波堤に近づき、航海士Aが主機操縦ハンドルを全速力後進にしたものの、同防波堤に衝突した。</p> <p>船長は、昇橋したのち、本船の損傷状況及び付近に油が流出していないことを確認し、請負会社を経由して海上保安庁に本事故の発生を通報し、自力航行が可能と判断して操船を操舵リモコンから舵輪に切</p>

	<p>り替えて航行を再開した。</p> <p>航海士 A は、操舵リモコンが操縦不能となった際、慌てていたの で、舵輪に切り替えることを失念したと本事故後に思った。</p> <p>本船は、本事故後、操舵リモコン製造業者の点検の結果、操舵リモ コンから操舵機への出力信号が正常に送信されておらず、操舵リモ コンが交換されて復旧した。</p> <p>A 社は、本事故発生 の 2 週間前に本船を借り入れており、操舵リモ コンの整備状況が不明であった。</p>
分析	<p>本船は、操舵リモコンから操舵機への出力信号が正常に送信されて いない状況下、南西進中、航海士 A が操縦不能となったまま航行を続 けたことから、東扇島防波堤に衝突したものと考えられる。</p> <p>航海士 A は、操舵リモコンが操縦不能となった際、慌てていたこと から、舵輪に切り替えることを失念したものと考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、操舵リモコンから操舵機への出力信号が 正常に送信されていない状況下、南西進中、航海士 A が操縦不能とな ったまま航行を続けたため、東扇島防波堤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"> ・ 航海士は、操舵リモコンでの操船中に、操舵リモコンの不具合が 生じた場合には、直ちに舵輪での操船に切り替えること。 ・ 船舶所有者は、操舵リモコンを定期的に点検し、不具合がある場 合には、交換又は修理を行うこと。