

船舶事故調査報告書

令和5年9月1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3年3月17日 11時08分ごろ
発生場所	宮城県気仙沼市気仙沼漁港浜町護岸 気仙沼港導灯（後灯）から真方位314° 1,350m付近 （概位 北緯38° 54.6′ 東経141° 35.0′）
事故の概要	漁船第八十八花咲丸は、着岸作業中、着岸していた油送船第五十六喜福丸に衝突した。
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	A 漁船 第八十八花咲丸、199トン 142684、幸運漁業株式会社 B 油送船（バンカー船） 第五十六喜福丸、65トン 136300、株式会社アベキ
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	A 右舷船尾部外板に曲損及び擦過傷 B 左舷中央部付近ブルワークに曲損及び擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
事故の経過	A船は、船長Aほか6人が乗り組み、宮城県気仙沼市所在の造船所で修理を終え、気仙沼漁港魚町三丁目岸壁から東南東方に延びる約100m岸壁（以下「南東岸壁」という。）の突端において、船首を北北東方に向けて左舷付けで着岸し、左舷側のさんま棒受け網装置の設置作業に取り掛かった。 A船は、左舷側のさんま棒受け網装置の設置作業を終了後、右舷側の同装置の設置作業に取り掛かることとし、本船を右舷付けに変える目的で、船長Aが操舵室に、機関長が左舷機関室出入口に、船首部に乗組員2人及び船尾部に乗組員2人がそれぞれ配置し、綱取りとして乗組員1人を南東岸壁に待機させた。 船長Aは、A船が、入渠前に両舷錨をターンバックルで、同錨付近の船首部の甲板にそれぞれ固縛したままの状態にあったことを失念して、10時57分ごろ主機を始動し、11時04分ごろ機関回転数毎分（rpm）540として操船に当たり、離岸を始めた。 船長Aは、南東岸壁に45°の角度で進入するつもりで、1ノット（kn）ないし2knの対地速力で北東進して、本船を南東岸壁の北東方約100mから減速を始め、南東岸壁の北東方約150mで回頭して

	<p>船首を南東岸壁に向けた後、前進行きあしを止めることとし、主機クラッチを後進に操作した。</p> <p>A船は、船長Aが、11時07分ごろ前進行きあしが止まったのを認め、クラッチレバーを中立に戻したところ、クラッチが切り替わらなくなっており、数回にわたり切り替えを試みるも、依然としてクラッチは中立に戻らず、後進行きあしのまま、南東岸壁の北北東方約270mにある浜町護岸（以下「本件岸壁」という。）に向かって航行した。</p> <p>船長Aは、機関室出入口に配置していた機関長に機関室において主機を停止すること、及び船首部に配置していた乗組員に錨の投入を指示したが、両舷錨とも固縛している旨の報告を受けて気が動転し、どうすることもできなかった。</p> <p>A船は、後進行きあしのまま航行を続け、機関長が、機関室に赴いて主機を停止したのとほぼ同時に、右舷船尾部が本件岸壁に右舷付けで着岸中のB船の左舷中央部付近に衝突した。</p> <p>B船は、無人の状態で、本件岸壁に船首を西北西方に向けて右舷付けで着岸していたところ、A船の右舷船尾部が左舷中央部付近ブルワークに衝突し、その後、両船共に修理された。</p> <p>A船は、機関製造会社が点検を行った結果、電空変換器の故障により、同変換器内の制御空気圧が上昇して減圧動作ができなくなり、機関回転数が下がらなくなったことにより、クラッチが脱となる可能回転数（500rpm）まで減速することができず、クラッチ脱の動作不良が生じたことが分かって電空変換器を新替えした後、問題なく制御が動作することが確認された。</p> <p>A船の船舶所有者は、機関製造会社から電空変換器を5年ごとに新替えすることを推奨されていたが、不具合がなかったため、そのことを失念し、そのまま新替えすることなく使用した。</p> <p>船長Aは、気が動転して操舵室で主機を非常停止できることを失念していた。</p> <p>機関長は、5年ごとに電空変換器の新替えを推奨していることについて、船舶所有者から聞いておらず、機関取扱説明書に記載された電気系統まで目を通していなかったため、5年ごとに電空変換器の新替えを推奨する旨を認識していなかった。</p> <p>機関長は、本事故後、本船と同様のシステムを搭載している他船に電空変換器について聞いたところ、いずれも5年以上経過していたが不具合が生じていないことが分かった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、5年ごとに推奨されている電空変換器の新替えを失念した状況下、南東岸壁に向けて着岸作業中、船長Aが、クラッチを後進として回頭後の前進行きあしが止まったのを認め、クラッチレバーを操作し、クラッチを脱にしようとしたところ、電空変換器内の制御空気圧が上昇して減圧動作ができなくなり、クラッチ脱の動作不良が生じ</p>

	<p>たことから、後進行きあしのまま航行を続け、右舷船尾部が本件岸壁に右舷付けで着岸中のB船の左舷中央部付近に衝突したものと考えられる。</p> <p>B船は、本件岸壁に無人の状態に着岸中、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、5年ごとに推奨されている電空変換器の新替えを失念した状況下、南東岸壁に向けて着岸作業中、船長Aが、クラッチを後進として回頭後の前進行きあしが止まったのを認め、クラッチレバーを操作し、クラッチを脱にしようとしたところ、電空変換器内の制御空気圧が上昇して減圧動作ができなくなり、クラッチ脱の動作不良が生じたため、後進行きあしのまま航行を続け、右舷船尾部が本件岸壁に右舷付けで着岸中のB船の左舷中央部付近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"> ・船舶所有者は、5年ごとに電空変換器を新替えすることが望ましい。