

船舶事故調査報告書

令和6年6月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（簡易標識）
発生日時	令和5年10月9日 17時30分ごろ
発生場所	<small>みいけ</small> 三池港 三池港北防砂堤灯台から真方位083°410m付近 （概位 北緯33°00.3′ 東経130°23.8′）
事故の概要	引船きりしま丸は、漂泊中、簡易標識に衝突した。
事故調査の経過	令和5年10月17日、主管調査官（長崎事務所）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	引船 きりしま丸、197トン
船舶番号、船舶所有者等	134573、グリーン SHIPPING 株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関長、五級（機関）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船側中央部外板に擦過傷 簡易標識 支柱に曲損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、船長が操船に当たり、三池港に入港する貨物船（以下「入港船」という。）の入港支援の目的で、入港船の右舷船尾方を航行して航路に入った。</p> <p>船長は、本船を東北東進させていたところ、操舵室内の警報が鳴動するとともに電源が喪失したのを認めた。</p> <p>船長は、機関長に電源復旧を指示し、主機を中立運転とした後、後進運転として行きあしを止め、本船を漂泊させた。</p> <p>機関長は、軸発電機による電源復旧を試みたものの、復旧できないと判断し、発電機原動機を始動して電源を復旧させた。</p> <p>船長は、本船が北風の影響で南方へ圧流されて、右舷船側部が南防砂堤沿いに設置されている簡易標識（以下「本件標識」という。）に接触したのを認めた後、電源が復旧したので、航行を再開したところ、本件標識が倒れているのを認めた。（図1参照）</p>

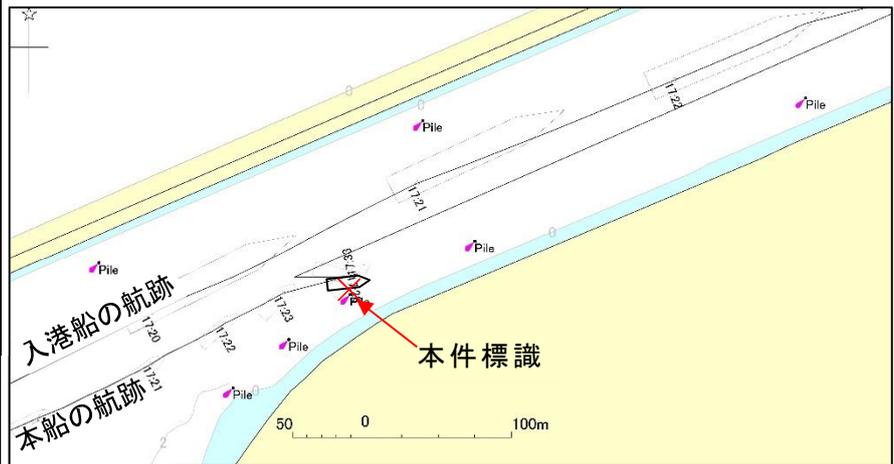


図1 三池港航路及び本事故発生場所等

船長は、数年前に電源喪失の2～3分後に復旧できた経験があり、本事故当時もすぐに電源が復旧すると思っていたが、北風の影響を受けて南方に圧流されていたので、係船場所に移動してから電源復旧を行えば良かったと本事故後に思った。

本船は、定係地に係船中、陸上電源から給電しており、離岸する前に、右舷主機を始動し、右舷主機にオメガクラッチ（主機の回転により軸発電機を駆動するためのクラッチ）で繋いだ軸発電機を駆動させて船内電源に切り換え、航行中は軸発電機から給電していた。

本船は、軸発電機による電源を喪失したが、両舷主機は駆動しており、バッテリーによって主機の制御及び操船が約10分間は可能な状態であり、また、電源を喪失した場所から係船場所までの距離は約1.4海里であった。

機関長は、数年前に軸発電機による電源喪失の2～3分後に復旧できた経験があり、本事故当時もすぐに復旧できると思っていたが、最初から発電機原動機を始動しておけば電源喪失の時間は短かったかもしれないと本事故後に思った。

本船は、本事故後の点検により、オメガクラッチの稼働に必要不可欠な24Vバッテリー充電用ブレーカーが断となり、バッテリー電圧が低下していたことが確認された。

分析

本船は、三池港の航路を航行中に電源が喪失した際、船長が本船を漂泊させたことから、北風の影響により南方に圧流され、右舷船側外板が簡易標識に衝突したものと考えられる。

船長は、数年前に電源喪失した際、2～3分後に復旧できた経験からすぐに復旧するものと思っていたことから、航路内で漂泊して電源復旧を待ったものと考えられる。

本船は、バッテリーによって主機の制御及び操船が約10分間は可能な状態であったことから、電源を喪失した場所から係船場所まで航行できたものと考えられる。

	<p>本船は、オメガクラッチの稼働に必要な不可欠な24Vバッテリー充電用ブレーカーが断となったことから、バッテリー電圧が低下し、オメガクラッチが離れて軸発電機が停止した可能性があると考えられる。</p> <p>24Vバッテリー充電用ブレーカーが断となった原因については、明らかにすることができなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、三池港の航路を航行中に電源が喪失した際、船長が本船を漂流させたため、北風の影響により南方に圧流され、右舷船側外板が簡易標識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"> ・ 船長は、航路内で電源が喪失した場合、風潮流の影響による簡易標識への衝突や防砂堤への乗揚を防ぐため、航路内で漂流せずに安全な場所に移動した後、電源喪失の原因調査を指示すること。 ・ 船長は、電源が喪失し、やむを得ず、航路内で漂流する場合は、風潮流の影響により簡易標識等に接近する可能性に注意して見張りをを行い、同標識等に接近した場合、同標識から離れる操船を直ちに行うこと。 ・ 機関長は、軸発電機からの給電が停止した場合に備え、発電機原動機を直ちに始動できるようにしておくこと。