

船舶事故調査報告書

令和6年7月24日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（岸壁）
発生日時	令和5年5月5日 18時00分ごろ
発生場所	鹿児島県西之表市住吉漁港 種子住吉灯台から真方位115°530m付近 （概位 北緯30°40.0′ 東経130°56.8′）
事故の概要	交通船馬毛島3号は、着岸操船中、岸壁に衝突し、続いて岸壁に係留していた漁船海星丸に衝突した。
事故調査の経過	令和5年5月17日、主管調査官（門司事務所）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 交通船 馬毛島3号、19トン 296-15591鹿児島、株式会社大洋 B 漁船 海星丸、1.7トン KG3-9330（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	A 船長A、一級小型・特殊・特定 乗組員A、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	A 船首部中央に凹損、左舷外板に擦過傷 岸壁 擦過傷 B 船首部に擦過傷、ローラーに破損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
事故の経過	A船は、船長A及び乗組員Aほか4人が乗り組み、作業員40人を乗せ、住吉漁港に向けて帰航をし、着岸予定の同漁港中突堤岸壁（以下「本件岸壁」という。）の東方沖合30m付近で着岸針路に入った。 船長Aは、ふだんどおりA船を左回頭させて本件岸壁に右舷着けしようと両舷の主機を中立とし、僅かに前進の行きあしを残した状態から右舷主機を微速前進、左舷主機を微速後進に操縦レバーを操作した。 船長Aは、右舷主機のクラッチが作動しなかったので、船尾にいた乗組員Aを呼んで右舷主機のクラッチの状況を説明して操船を交替した。 乗組員Aは、左舷主機を微速後進としたまま右舷主機の操作を続けたが、右舷主機のクラッチが入らず、A船の左回頭が緩慢になって本件岸壁に接近するのを認め、両舷の主機を全速力後進に操作したものの、A船の船首部が微速力で本件岸壁に衝突し、本件岸壁に沿って北

	<p>進した後、本件岸壁の北側に係留していたB船に衝突して停止した。</p> <p>A船は、B船と衝突した際の反動とB船の係留索の張力で押し戻されて本件岸壁から離れ、操船を乗組員Aから船長Aに交替して港外で反転した後、極微速力で本件岸壁に接近し、防舷材を介して左舷外板を本件岸壁に押し付けながら着岸した。</p> <p>A社担当者は、本件岸壁で綱取りの準備をしていたところ、本事故発生を目撃し、着岸後、海上保安庁に通報した。</p> <p>船長Aは、帰航の際、馬毛島の葉山漁港沖及び本件岸壁沖において、右舷主機のクラッチが正常に作動しない現象を認めたが、操作を繰り返しているうちに作動したので、経験豊富な乗組員Aと相談の上、操船に支障なしと判断し、航行を継続していた。</p> <p>A船は、本事故後、修理業者により修理が行われ、主機遠隔操縦装置内にあるシフトアームの締め付けボルトが緩んでいたことが判明し、本事故当時、操縦レバーの操作が減速機に伝達されていなかったと推定された。</p> <p>A船は、A社が令和3年12月から所有し、令和4年8月に中間検査を受検しており、本事故発生前の葉山漁港出港時まで主機の遠隔操縦装置に異常が発生したことがなかった。</p> <p>(図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、主機遠隔操縦装置内にあるシフトアームの締め付けボルトが緩んだ中、本件岸壁に着岸作業中、右舷主機の操縦レバーの操作が減速機に伝達されないまま、航行を続けたことから、右舷主機のクラッチが入らず、左回頭が緩慢になって船首部が微速力で本件岸壁に衝突し、続いて本件岸壁の北側に係留していたB船に衝突したものと考えられる。</p> <p>A船は、右舷主機を微速前進、左舷主機を微速後進に操作した際、右舷主機のクラッチが作動しなかったが、船長Aが、右舷主機の操作を繰り返していればクラッチが入ると思っていたことから、航行を続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、A船が、主機遠隔操縦装置内にあるシフトアームの締め付けボルトが緩んだ中、本件岸壁に着岸作業中、右舷主機の操縦レバーの操作が減速機に伝達されないまま、航行を続けたため、右舷主機のクラッチが入らず、左回頭が緩慢になって船首部が微速力で本件岸壁に衝突し、続いて本件岸壁の北側に係留していたB船に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 小型船の船長は、入港前に、主機の遠隔操縦装置の作動状況を確認すること。 ・ 小型船の船長は、航行中に主機の遠隔操縦装置に不具合が生じ操

船が困難になった場合は、安全な海域で不具合状況を確認し復旧すること。また、復旧が不可能な場合は、主機を停止して救援を要請すること。

図1 事故発生経過概略図



※国土地理院 Web サイト地図を加工して制作