

## 船舶事故等調査報告書

平成23年5月26日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011横第19号	
事故等種類	衝突（岸壁）	
発生日時	平成22年9月28日 16時40分ごろ	
発生場所	茨城県北茨城市平潟港内 平潟港南防波堤灯台から真方位244°730m付近 (概位 北緯36°51.47′ 東経140°47.59′)	
事故等調査の経過	平成23年1月26日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。	
事実情報		
船種船名、総トン数	漁船 第一高栄丸、19トン	
船舶番号、船舶所有者等	IG2-2565（漁船登録番号）、個人所有	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士	
死傷者等	なし	
損傷	球状船首に破口、減速機後進軸スラストリング異常摩耗	
事故等の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、平潟港において着岸作業中、右舵として主機を後進にとったところ、逆転減速機が後進に入らず、平成22年9月28日16時40分ごろ、船首が岸壁に衝突した。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北西、風力 2	
その他の事項	<p>逆転減速機は、入力軸、後進歯車軸、高速前進歯車軸、低速前進歯車軸及び出力軸で構成され、後進、高速前進及び低速前進の歯車軸に油圧湿式クラッチを内蔵し、各軸の歯車に加わる推力をスラストリングによって受ける構造であった。</p> <p>逆転減速機は、3年前に開放整備をされていたが、スラストリングが継続使用されていた。</p> <p>本事故後、逆転減速機の開放点検が行われた結果、スラストリングが摩耗して後進歯車軸の移動量が大きくなっており、シールリングによる後進作動油の油密が保てなくなっていることが判明した。</p>	
分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>不明 あり なし</p> <p>本船は、平潟港において着岸作業中、主機の逆転減速機が後進に入らず、前進行きあしの状態で岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>逆転減速機は、スラストリングが異常摩耗して後進歯車軸の移動量が大きくなり、後進作動油の油密が保てなかったことから、後進に入らなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	本事故は、本船が、平潟港において着岸作業中、主機逆転減速機のスラストリングが異常摩耗したため、同減速機が後進に入らず、前進行きあしの状態で岸壁に衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。	