

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	2010横第153号	
事故等種類	衝突（護岸）	
発生日時	平成22年7月14日（水） 19時52分ごろ	
発生場所	三重県鳥羽市桃取漁港 桃取港東防波堤灯台から真方位097° 200m付近 （概位 北緯34° 30.84′ 東経136° 51.12′）	
事故等調査の経過	平成22年8月12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 船舶番号、船舶所有者等	旅客船 第二十八 ^{とぼ} 鳥羽丸、64トン 135663、三重県鳥羽市	
乗組員等に関する情報	船長、六級海技士（航海） 機関長、五級海技士（機関）	
死傷者	なし	
損傷	船首竜骨材、フレーム及び外板が曲損	
事故等の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、乗客なしで、桃取漁港の棧橋を後進で離れた後、右舵をとって前進にかけたところ、主機の遠隔操縦装置（以下「リモコン」という。）の駆動ユニット異常の警報が鳴ったことから、船長が再度着桟しようとしてクラッチハンドルを中立とし、さらに後進としたが、クラッチが前進状態から離脱しなかったため、平成22年7月14日19時52分ごろ、棧橋前面の護岸に衝突した。</p> <p>本船は、船首区画の一部が圧壊した。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 3</p> <p>海象：海面状態 穏やか</p>	
その他の事項	<p>主機のリモコンは、主機の増減速及びクラッチの嵌脱の動作を電気信号に変換して、機関室側の主機ガバナ及びクラッチに取り付けられた各駆動ユニットに伝達し、駆動用電動機を介して主機のガバナ及びクラッチを動かすようになっていた。</p> <p>リモコンの駆動ユニットは、駆動用電動機が過負荷状態になったとき、駆動ユニット異常の警報が作動し、制御動作がそのままの状態で維持されるようになっていた。</p> <p>本船は、平成22年7月7日に入港前の後進テストでクラッチが嵌脱しなかったため、手動操縦で着桟した後、13日に制御機器製造業社によってリモコンのクラッチ用駆動ユニットが新替えされた。</p> <p>本事故後の調査で、リモコンのクラッチ用駆動ユニットは、クラッチの位置を検出するポテンシオメータ（以下「クラッチ位置検出器」という。）が中間位置で固着して動かなくなっていたため、前進位置となっていた。</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	なし あり なし

	<p>判明した事項の解析</p>	<p>本船は、桃取漁港において離棧作業中、リモコンのクラッチ用駆動ユニット内のクラッチ位置検出器が固着してクラッチが前進に入った状態で制御不能となったことから、護岸に衝突したものと考えられる。</p> <p>リモコンのクラッチ用駆動ユニット内のクラッチ位置検出器は、不良品であった可能性があると考えられるが、固着した経過は明らかにすることはできなかった。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、夜間、本船が、桃取漁港において離棧作業中、リモコンのクラッチ用駆動ユニット内のクラッチ位置検出器が固着してクラッチが前進に入った状態で制御不能となったため、護岸に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	