

船舶事故等調査報告書

平成24年7月26日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012長第28号
事故等種類	衝突（岸壁）
発生日時	平成24年3月17日（土） 07時45分ごろ
発生場所	長崎県 <sup>おちかむしま</sup> 小値賀町六島港 小値賀町所在の小値賀港黒島南防波堤灯台から真方位056° 4.1海里 付近 （概位 北緯33° 13.3′ 東経129° 07.9′）
事故等調査の経過	平成24年4月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	旅客船 第3はまゆう、19トン
船舶番号、船舶所有者等	293-29306長崎、小値賀町
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	船首部損傷
事故等の経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、旅客1人を乗せ、六島港で着岸作業中、平成24年3月17日07時45分ごろ、船長が、両舷主機を後進としたものの、左舷主機のクラッチが後進に切り替わらなくなって速力を抑制できず、船首が岸壁と衝突した。 本船は、衝突後、旅客に負傷者がおらず、船体の浸水、油の漏えい等もなかったため、右舷主機のみで着岸した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.5m
その他の事項	本船は、両舷主機が、操舵室の操縦レバー台に装備された回転数制御レバー及びクラッチ操作レバーとガバナ及びクラッチがインナーワイヤと称する鋼製ワイヤでそれぞれ連結されており、各レバーにより遠隔操縦できるようになっていた。 クラッチ操作レバーは、インナーワイヤが、アウターワイヤと称する薄板鋼板をらせん状の円筒型に巻き上げて両端に円筒金具を取り付け、ポリビニール製の被覆を施した曲げ自由度のある鋼製チューブ内に通され、アウターワイヤが動かないよう、クラッチ側がバンド及びビスによりクラッチのケーシングに、操縦レバー台側がプラスチック製ストッパーにより同台下部の固定枠にそれぞれ固定されていた。 本船は、クラッチ操作レバーの前進、中立、後進の切替え操作と連携し、両端が固定されているアウターワイヤの中でインナーワイヤだけが滑り動いてクラッチが切り替わるところ、本事故後の調査の結果、アウターワイヤが操縦レバー台固定枠からストッパーと共に外れ、後進操作時、インナーワイヤが、アウターワイヤ入口端で湾曲するばかりであり、アウターワイヤ内を滑り動かなくなり、クラッチが後進に切り替わらなくなっていたことが判明した。

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>なし あり なし</p> <p>本船は、六島港で着岸作業中、左舷主機のクラッチが後進に切り替わらなかったことから、速力を抑制することができず、船首が岸壁に衝突したものと考えられる。</p> <p>本船は、左舷主機のクラッチのアウターワイヤを操縦台の固定枠に固定していたストッパーが固定枠から外れたので、アウターワイヤも固定枠から外れ、インナーワイヤがアウターワイヤ内を滑り動かず、クラッチを後進に切り替えることができなかったものと考えられる。</p> <p>アウターワイヤは、後進操作時、操縦レバー台の固定枠から外に押し出される方向にインナーワイヤからの力を受け続けていたものと考えられるが、操縦レバー台固定枠にアウターワイヤを固定していたストッパーに傷や摩耗等の異常箇所がなかったことから、同ストッパーが固定枠から外れた状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、六島港で着岸作業中、左舷主機のクラッチが後進に切り替わらなかったため、速力を抑制することができず、船首が岸壁に衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本船は、本事故後、両舷主機のアウターワイヤを操縦レバー台枠から外れないようにナイロン製結束バンドで固定した。</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"> <li>・可動部分の点検を定期的に行い、不具合箇所の早期発見に努めること。</li> </ul>	