

## 船舶事故調査報告書

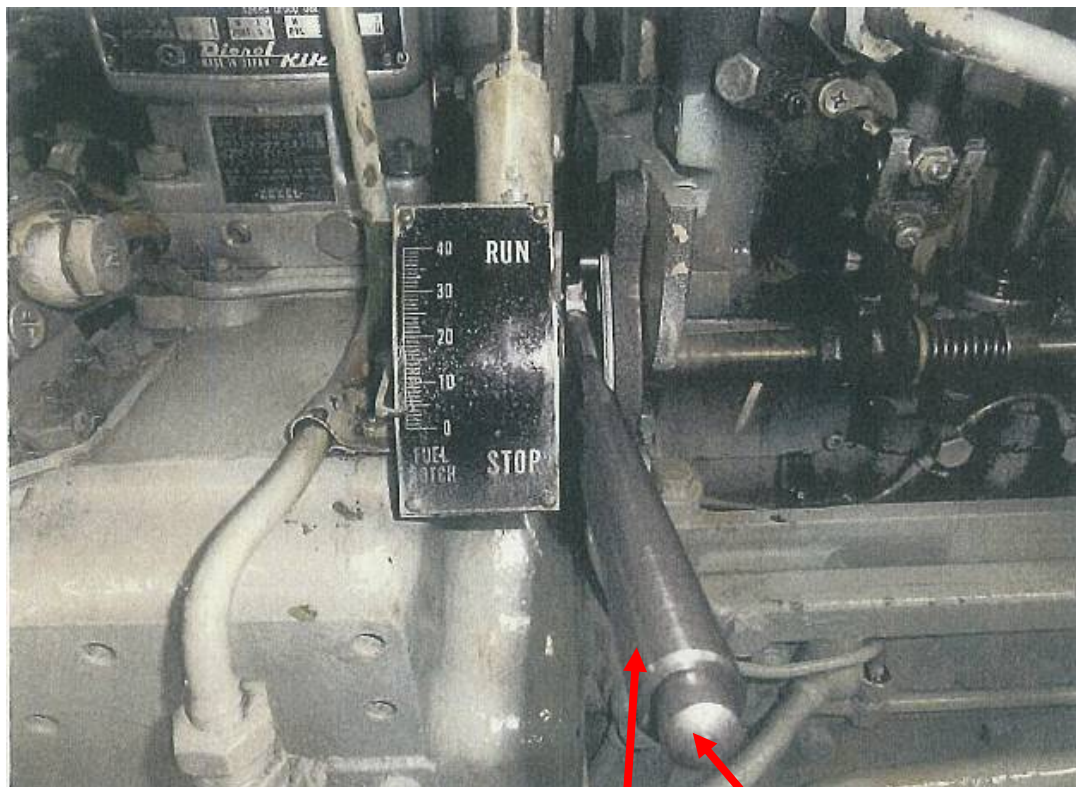
平成26年8月28日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成25年5月5日（日、祝日） 15時05分ごろ
発生場所	広島県尾道市海老漁港 尾道市所在の海老港西防波堤灯台から真方位028.5° 52m付近 （概位 北緯34° 23.6′ 東経133° 15.7′）
事故調査の経過	平成25年5月7日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	旅客フェリー フェリーびんご、150トン 131784、備後商船株式会社 33.10m×7.80m×2.80m、鋼 ディーゼル機関、588kW、平成元年11月15日
乗組員等に関する情報	船長 男性 40歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成7年6月12日 免状交付年月日 平成22年5月18日 免状有効期間満了日 平成27年6月11日 機関長 男性 50歳 三級海技士（機関） 免許年月日 昭和60年6月18日 免状交付年月日 平成21年7月31日 免状有効期間満了日 平成27年6月17日
死傷者等	なし
損傷	本船 船首部（水線上）に凹損 棧橋 なし
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、乗客12人を乗せ、車両等5台を積載し、船長が、海老漁港沖で約3ノット（kn）の対地速力に減じて機関を中立運転（機関回転数毎分（rpm）400）とし、防波堤入口付近で微速力後進（400rpm）とした後、着棧する満越 <sup>みちごえ</sup> 棧橋の手前約50mで半速力後進としたが、機関音に変化がなく、主機の回転計を確認し、400rpmであったので、更に全速力後進

	<p>したところ、主機が停止した。</p> <p>船長は、船首のランプウェイ付近にいた機関長、甲板員及び満越棧橋上にいた乗客に異常事態を知らせるため、連続して長音の汽笛を鳴らすとともに、船首部に取り付けてある防舷材が満越棧橋に当たるように操船し、また、異常事態に気付いた機関長がランプウェイを満越棧橋上に降下させて速力を減じ、本船は、平成25年5月5日15時05分ごろ満越棧橋にほぼ直角に約1knの対地速力で衝突した。</p> <p>本船は、海老漁港で乗客等を降ろし、広島県福山市千年港<sup>ちとせ</sup>にえい航された後、造船所で修理された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期</p>
その他の事項	<p>主機は、発停ハンドルを停止位置から運転位置に固定すれば、ガバナーのリンク機構が自由に動き、ガバナーの動きに合わせて燃料ポンプの燃料量を調節し、回転を制御できる機構となっていた。</p> <p>主機の発停ハンドルは、先端の押しボタンを押しながら、固定を解除して運転位置に移動させた後、同ボタンを放すと運転位置に固定されるようになっていた。</p> <p>主機の発停ハンドルは、機関製造業者が点検を行った結果、運転位置に固定するラッチ（掛け金）の駒が損耗してかみ合いに滑りを生じ、運転位置で固定されず、停止位置付近まで下がる状態となっていた。</p> <p>主機の発停ハンドルは、機関長が衝突後に主機を始動させた際、停止位置付近にあった。</p> <p>機関長は、平成22年1月15日の乗船時から主機の発停ハンドルが運転位置に固定できない状態であったが、燃料のノッチ位置が適正範囲内で動いているので、運転に支障はないものと思っていた。</p> <p>主機の発停ハンドルは、機関長が乗船してから整備されたことはなく、それ以前の整備記録簿等にも整備の記載がなく、進水時から継続して使用されていた。</p> <p>（写真1 主機の発停ハンドルの停止位置、写真2 主機の発停ハンドルの運転位置、写真3 主機の発停ハンドルのラッチの駒（ハンドル側）、写真4 主機の発停ハンドルのラッチの駒（固定側） 参照）</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、海老漁港の満越棧橋へ着棧作業中、主機の発停ハンドルのラッチの駒が、進水時から継続して使用され、損耗して滑りを生じたことから、同ハンドルが運転位置で固定されずに停止位置付近まで下がり、主機が停止し、満越棧橋と衝突したものと考えられる。</p>

<p><b>原因</b></p>	<p>本事故は、本船が、海老漁港の満越棧橋へ着棧作業中、主機の発停ハンドルのラッチの駒が、進水時から継続して使用され、損耗して滑りを生じたため、同ハンドルが運転位置で固定されずに停止位置付近まで下がり、主機が停止し、満越棧橋と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>参考</b></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>・ 主機の発停ハンドルは、定期的に開放して点検を行うこと。</li> <li>・ 主機の発停ハンドルが運転位置に固定できない状態に気付いた場合には、開放して点検を行うこと。</li> </ul>

写真1 主機の発停ハンドルの停止位置



発停ハンドル 押しボタン

写真2 主機の発停ハンドルの運転位置

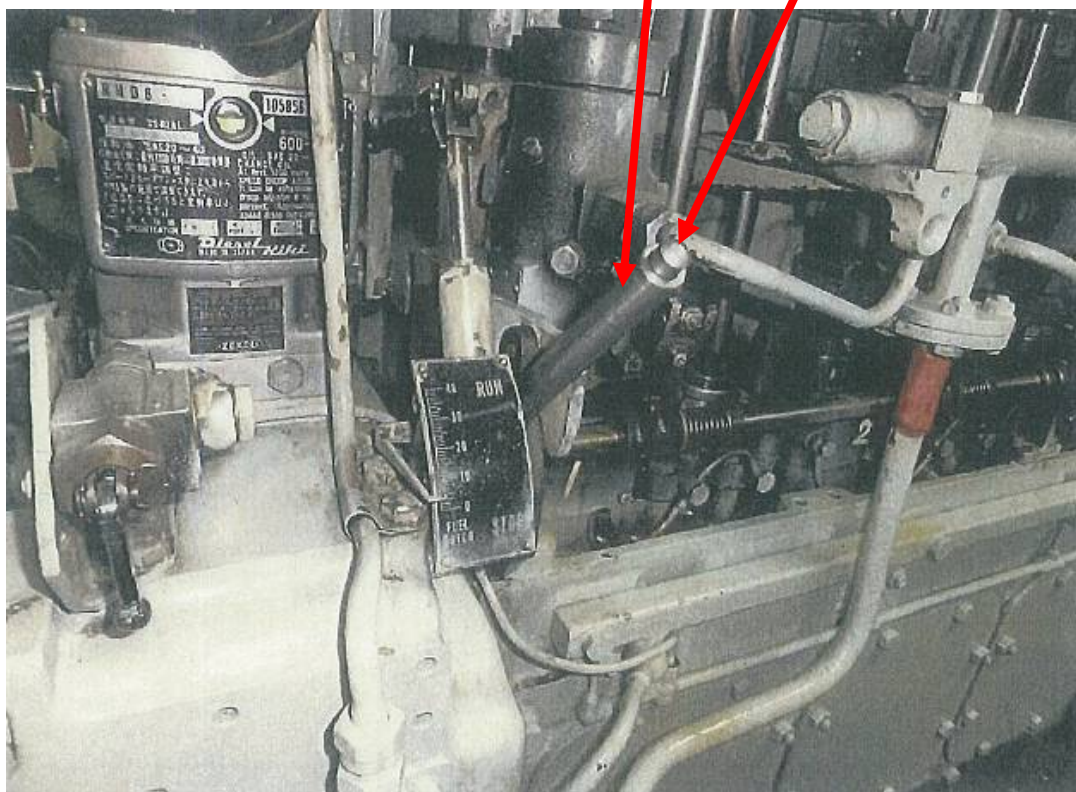


写真3 主機の発停ハンドルのラッチの駒 (ハンドル側)



損耗したラッチの駒

写真4 主機の発停ハンドルのラッチの駒 (固定側)



損耗したラッチの駒