

# 船舶事故調査報告書

平成28年2月25日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突
発生日時	平成27年2月17日 05時35分ごろ
発生場所	長崎県 <small>つしま</small> 対馬市 <small>いづはら</small> 厳原港 厳原港外防波堤灯台から真方位090° 140m付近 (概位 北緯34° 11.7′ 東経129° 17.6′)
事故の概要	ロールオン・ロールオフ貨物船フェリーつばさは、着岸作業中、また、作業台船 <small>ケイティ</small> KD-8000は停泊中、両船が衝突した。 フェリーつばさは、船尾ランプドアに擦過傷を生じ、また、KD-8000は、スパッドに曲損を生じた。
事故調査の経過	平成27年3月10日、調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済み
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A ロールオン・ロールオフ貨物船 フェリーつばさ、1,585トン 134472、壱岐・対馬フェリー株式会社（船舶管理人） B 作業台船 KD-8000、約39トン なし、株式会社海洋ソイルテック
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 機関長A、四級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	A 船尾ランプドアに擦過傷 B スパッドに曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
事故の経過	A船は、船長Aが操船指揮をとり、機関長Aが操舵及びプロペラ翼角の操作について着岸作業中、左舷可変ピッチプロペラが後進翼角10°から0°に戻らなくなり、停泊中のB船に向けて後進した。 A船は、着岸に備え、船尾ランプドアを約60°の角度で開けていた。 A船は、本事故後、機関長Aがプロペラ翼角の操作権を機側に切り換え、操作可能であることを確認して着岸した。 A船は、本事故後、可変ピッチプロペラの製造者による調査を受けたが、不具合の発生した原因が分からなかったため、再発防止のために製造者の推奨した電磁弁、リリース弁などが交換された。
分析	A船は、着岸作業中、左舷可変ピッチプロペラが後進翼角10°から0°に戻らなくなったことから、停泊中のB船に向けて後進を続けたものと考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。

	た。
<b>原因</b>	本事故は、夜間、A船が、着岸作業中、左舷可変ピッチプロペラが後進翼角10°から0°に戻らなくなったため、B船に向けて後進を続け、B船に衝突したことにより発生したものと考えられる。
<b>参考</b>	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。 ・着岸前には、後進及び停止の試験をすることが望ましい。