

船舶事故調査報告書

令和3年2月24日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	令和2年4月22日 17時55分ごろ
発生場所	広島県大崎上島町大西港棧橋 大西港一文字防波堤南灯台から真方位135° 220m付近 （概位 北緯34° 14.9′ 東経132° 52.6′）
事故の概要	旅客フェリー第十五やえしまは、着棧作業中、棧橋に衝突した。
事故調査の経過	令和2年4月23日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	旅客フェリー 第十五やえしま 372トン 131819、青雲商事有限会社（船舶所有者）、日光商事有限会社（船舶所有者）、個人所有、安芸津フェリー株式会社（船舶管理人） ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力1,176kW、回転数毎分720、6気筒、ボア260mm、使用燃料A重油
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 機関長、三級（機関）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷船首部外板に亀裂及び擦過傷 棧橋 上部及び側面に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の初期
事故の経過	本船は、船首及び船尾にプロペラ、舵及びランプウェイを有する双頭船で、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、旅客5人を乗せ、乗用車1台を積載し、大西港の棧橋（以下「本件棧橋」という。）への着棧作業中、船長が、本件棧橋に近づいたので減速し、大西港側の推進器を使用して前進行きあしを止めようと、大西港側の‘主機遠隔操縦装置の主機クラッチ操作レバー’（以下「クラッチ操作レバー」という。）を前進側に操作したところ、大西港側の主機クラッチが前進に かんにゆう 嵌入されず、同じ速力のまま右舷船首部が本件棧橋の西側側面に衝突した。 本事故後、機関修理業者が本船の点検を行ったところ、操舵室の大西港側‘主機遠隔操縦装置操縦盤内にあるクラッチ操作用ソレノイド付管制弁’（以下「本件管制弁」という。）内部の‘くし形状の弁体’（以下「本件スプール弁」という。）に、グリース状になった油分ドレンが付着し、本件スプール弁が円筒（ハウジング）に固着して軸方向に作動していなかったことが判明したことにより、船長が大西港側のクラッチ

	<p>操作レバーを前進運転に入れた際、主機減速機の前進切替弁が作動せず、大西港側の主機クラッチが前進に<sup>かんにゅう</sup>嵌入されなかったことが判明した。</p> <p>機関長は、航海中、機関室の空気槽に滞留するドレンの排出を1日に1～2回行っていた。</p> <p>本件管制弁の開放整備は、平成31年1月ごろに行われていた。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、約1年3か月間、本件管制弁の開放整備が行われていない中、グリース状になった油分ドレンが付着した本件スプール弁が、ハウジングに固着していたことから、船長が大西港側のクラッチ操作レバーを前進運転とした際、主機減速機の前進切替弁が作動せず、前進行きあしを減じることができずに本件棧橋の西側側面に衝突したものと推定される。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、約1年3か月間、本件管制弁の開放整備が行われていない中、グリース状になった油分ドレンが付着した本件スプール弁が、ハウジングに固着していたため、船長が大西港側のクラッチ操作レバーを前進運転とした際、主機減速機の前進切替弁が作動せず、前進行きあしを減じることができずに本件棧橋の西側側面に衝突したものと推定される。</p>
<b>再発防止策</b>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・定期的に主機遠隔操縦装置の総点検を行い、本件管制弁については、適宜、開放整備を行うこと。</li> </ul>