

船舶事故調査報告書

令和4年3月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	衝突（ドルフィン）
発生日時	令和3年6月11日 09時14分ごろ
発生場所	香川県 <small>しょうと</small> 小豆島町 <small>きかて</small> 坂手港 大角鼻灯台から真方位327° 1.1海里付近 (概位 北緯34° 26.9′ 東経134° 19.5′)
事故の概要	旅客フェリーりつりん2は、接岸作業中、棧橋西側のドルフィンに衝突した。
事故調査の経過	令和3年6月14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手続実施済
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 りつりん2、3,682トン 121157、ジャンボフェリー株式会社（A社） ディーゼル機関（2基）、4サイクル、出力8,826kW（合計）、 回転数毎分520、8気筒、ボア400mm、使用燃料C重油、平成 2年3月機関製造、平成2年3月進水
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海）
負傷者	なし
損傷	本船 右舷中央部外板に擦過傷 ドルフィン なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約8m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、2機2軸船で、船長及び機関長ほか9人が乗り組み、A社のサービススタッフ2人及び旅客21人を乗せ、車両6台を積載し、右舷着けの接岸準備で左舵一杯として右舷機を微速力前進に続き、左舷機を中立運転として岸壁に向けて左回頭中、左舷機を微速力後進とする直前に左舷機が停止し、左回頭しきれず、右舷中央部が坂手港の岸壁先端の棧橋西側に設置されたドルフィン（以下「本件ドルフィン」という。）に接触した。</p> <p>本船は、本事故後、機関修理業者によって点検が行われ、左舷機のカバナと燃料噴射ポンプとを連結するリンク装置においてカバナの出力軸に連結されている連結桿（以下「本件連結桿」という。）と‘各シリンダの燃料噴射ポンプコントロールラックと接続されているレイシャフトとの連結部のピン及びスリーブ’（以下「本件連結部」という。）に摩耗が認められ、間隙が生じてがたつきが発生したことで追従の遅れが生じ、中立運転とした際、燃料噴射ポンプコントロールラックがばねによって引き戻され、燃料噴射ポンプが無噴射状態となり、左舷機が停止することが確認された。</p>

	<p>本件連結桿及び本件連結部は、建造以来、開放点検を行っていなかった。</p> <p>船長は、A社の運航基準に示されている、入港着岸（棧）前の後進テストを行っていなかった。</p>
分析	<p>本船は、右舷着けの接岸準備で左舵一杯として岸壁に向けて左回頭中、左舷主機を中立運転から微速力後進とする直前に左舷機が停止したことから、左回頭しきれず、右舷中央部が本件ドルフィンに接触したものと推定される。</p> <p>本船は、建造以来、本件連結桿及び本件連結部の開放点検が行われていない中、本件連結部の摩耗による間隙が生じてがたつきが発生したことから、追従の遅れが生じ、中立運転とした際、燃料噴射ポンプコントロールラックがばねによって引き戻され、燃料噴射ポンプが無噴射状態となり、左舷機が停止したものと推定される。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、建造以来、本件連結桿及び本件連結部の開放点検が行われていない中、右舷着けの接岸準備で左舵一杯として岸壁に向けて左回頭中、左舷主機を中立運転から微速力後進とする直前に左舷機が停止したため、左回頭しきれず、右舷中央部が本件ドルフィンに接触したことにより発生したものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・ 船舶所有者は、定期点検等に併せてガバナと燃料噴射ポンプとを連結するリンク装置の点検・整備を実施し、特にガバナ出力軸の連結桿とレイシャフトとの連結部のピン及びスリーブに関しては定期的に交換することが望ましい。 ・ 船長は、入港前に、運航基準で定めた後進テストの実施を行うこと。