

# 船舶インシデント調査報告書

平成28年10月27日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成28年3月2日 14時00分ごろ
発生場所	香川県多度津町多度津港 多度津港内港東防波堤灯台から真方位137°410m付近 (概位 北緯34°16.4′ 東経133°44.7′)
インシデントの概要	旅客フェリー新なぎさ2は、離棧作業中、主機のクラッチが前進側から後進側に切り替わらず、運航が阻害された。
インシデント調査の経過	平成28年3月7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 新なぎさ2、88トン 142611、三洋汽船株式会社、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構
乗組員等に関する情報	機関長、五級（機関）（履歴限定、機関限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、旅客13人を乗せ、平成28年3月2日14時00分ごろ、香川県多度津町高見島へ向けて多度津港のフェリー棧橋を離棧作業中、主機のクラッチを切り替えようとしたが、前進側から後進側に切り替わらなかった。</p> <p>機関長は、船長から連絡を受けて機関室に急行し、主機の操縦場所を機側に切り替え、手動操作でクラッチを後進側に入れた。</p> <p>船長は、機関長が再び主機の操縦場所を操舵室に移してクラッチの切替えを試みたが、切り替わらなかったため、漁船等の係留船が多数存在する狭い港内において、既に左回頭を始めて船首が棧橋から大きく離れた状態の本船をバウスラスト及び前進行きあしだけで再び着棧させるのは危険と判断し、多度津港外に漂泊させた。</p> <p>旅客は、漂泊状態で会社手配の代替船に移乗し、それぞれの目的地に向かった。</p> <p>主機遠隔操縦装置は、主機製造業者担当者によって点検が行われ、主機中立時の回転数（以下「中立回転数」という。）が、主機の温態時には上昇して後進クラッチが<sup>かんにゅう</sup>嵌入可能となる回転数（以下「嵌入回転数」という。）を超える状況となり、後進クラッチが嵌入しなかったことが判明した。</p> <p>主機遠隔操縦装置は、本インシデント後、嵌入回転数（rpm）が約</p>

	<p>670、中立回転数が温態時で約600rpm となるようにそれぞれ調整された。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、多度津港において、離棧作業中、主機のクラッチを前進側から後進側に切り替えようとした際、後進側に切り替わらなかったことから、主機の後進運転ができなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>主機遠隔操縦装置は、中立回転数が、主機の温態時には上昇して嵌入回転数を超える状況となったので、後進クラッチが嵌入せず、後進側に切り替わらなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、多度津港において、離棧作業中、主機のクラッチを前進側から後進側に切り替えようとした際、後進側に切り替わらなかったため、主機の後進運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>