

船舶事故調査報告書

平成23年9月29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 山本 哲 也
 委員 石川 敏 行

事故種類	乗揚
発生日時	平成23年3月11日 18時00分ごろ
発生場所	愛媛県伊予市高野川河口付近 <small>こうのがわ</small> 伊予市所在の上灘港西防波堤灯台から真方位052° 1.53海里付近 <small>かみなだ</small> （概位 北緯33° 42.3′ 東経132° 39.6′）
事故調査の経過	平成23年5月19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。
事実情報 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	巡視艇 いよざくら、24トン 141143、国土交通省 19.60m×4.50m×2.34m、鋼-アルミニウム合金 ディーゼル機関2基、1,498kW（合計）、平成21年10月20日
乗組員等に関する情報	船長 男性 48歳 三級海技士（航海） 免許年月日 平成12年10月24日 免状交付年月日 平成18年11月7日 免状有効期間満了日 平成23年12月9日 機関長 男性 57歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和53年4月7日 免状交付年月日 平成22年8月23日 免状有効期間満了日 平成27年10月8日
死傷者等	なし
損傷	両舷プロペラ全翼曲損、両舷の舵板及びビルジキール曲損、船首部及び船尾部の船底外板凹損
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、船首約1.2m、船尾約1.6mの喫水で平成23年3月11日16時00分ごろ愛媛県松山市松山港を出港し、東北地方太平洋沖地震の発生に伴って発令された津波警報等を広報する目的で伊予灘を航行していた。 本船は、船首方からの大波を認め、減速するために両舷主機のクラッチを中立位置にした16時58分ごろ、大波による衝撃を受け、主機及び逆転減速機の遠隔操縦装置（以下「遠隔装置」という。）の操作が不能となった。 本船は、航行不能の状況で強い西からの風浪により陸岸に向けて圧流され、2個の錨のうち1個が投げられたが、大きく動揺しながら走錨して18時00分ごろ、高野川河口付近の浅所に乗り揚げた。

	本船は、天候の回復を待って引き出され、修理された。	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 6</p> <p>海象：波高 約2m、潮汐 下げ潮の末期</p>	
その他の事項	<p>遠隔装置の電源用電線は、公称断面積が1.25mm²の単心電気機器用ビニル絶縁電線であり、操舵室にある操縦卓内のターミナルに接続されていた圧着端子近くで破断していた。</p> <p>操縦卓内のターミナルには、49か所の端子にそれぞれ下方から電線が接続されており、電源用電線以外の各電線は結束バンドで束ねられていたが、電源用電線は固定されずにぶら下がった状態で敷設されていた。</p> <p>船長は、本事故発生当日、臨時で本船に初めて乗り組んだ。</p> <p>本船は、主機及び逆転減速機の各機側操縦装置（以下「機側装置」という。）を備えていた。</p> <p>機関長は、主機及びクラッチが制御電源を喪失しても機側装置の操作が可能であることを知っていたが、操作をした経験がなかった。</p>	
分析	<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>あり</p> <p>本船は、上灘漁港北東方沖を航行中、波を受けて衝撃が生じ、遠隔装置の電源用電線が破断したことから、操船不能の状態となり、風浪により圧流され、高野川河口付近の浅所に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船は、遠隔装置による操作が不能となった際、機側装置による操作が行われていれば、本事故の発生を回避できた可能性があるものと考えられる。</p> <p>操縦卓内の電源用電線は、結束されていた他の電線と共に固定されていなかったことから、ターミナルに接続されていたより線の圧着端子に近い部分に、あらかじめ局所的な変形や切断などの損傷があった可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、遠隔装置が不能になった際、2個の錨を投じていれば、圧流されなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が、上灘漁港北東方沖を航行中、波を受けて衝撃が生じ、遠隔装置の電源用電線が破断したため、操船不能の状態となり、風浪により圧流され、高野川河口付近の浅所に乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・遠隔装置が操作不能となった際、機側装置の操作をした経験がなかったため、その操作が行われなかったことを踏まえ、乗組員に対し、機側装置による操作の訓練をすること ・遠隔装置の電源用電線などの主要電気配線については、接続端子の緩みや配線の固定状態などを定期的に点検すること 	