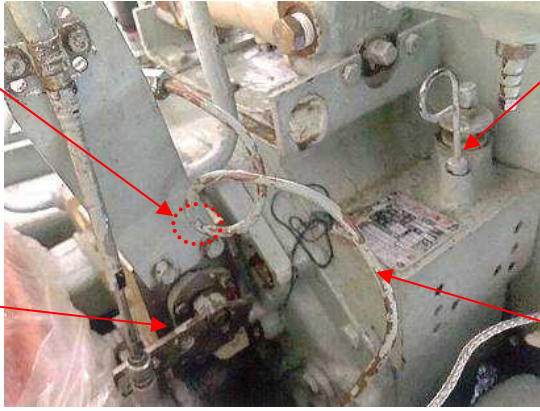


船舶事故調査報告書

平成31年3月13日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委 員 佐藤 雄二（部会長）
 委 員 田村 兼吉
 委 員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	平成30年7月27日 11時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保港第1区 佐世保港弁天島灯台から真方位145°660m付近 （概位 北緯33°08.4′ 東経129°43.2′）
事故の概要	交通船 ^{フイエフ} YF2148は、北東進中、主機を使用できなくなり、浅瀬に乗り揚げた。 YF2148は、プロペラ翼の曲損等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月30日、本事故の調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	交通船 YF2148、8.1トン（排水量） なし、防衛省 11.00m×3.20m×1.60m、FRP ディーゼル機関、191kW、平成12年3月
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成20年2月8日 免許証交付日 平成30年1月16日 （平成35年2月7日まで有効） 機関長 男性 52歳 四級海技士（機関）（履歴限定） 免許年月日 平成30年5月29日 免状交付年月日 平成30年5月29日 免状有効期間満了日 平成35年5月28日
死傷者等	なし
損傷	プロペラ翼に曲損、船首部船底及び舵板下部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西南西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、平成30年7月27日10時45分ごろ用務で訪れていた佐世保港第2区の ^{さきまべ} 崎辺地区専用岸壁を出発し、同港第1区の ^{くらしま} 倉島地区専用岸壁に向けて帰途に就き、

	<p>船長が船体中央部右舷側の操舵場所で立って操船に当たり、機関長を船長の左舷側で見張りに当たらせ、約12ノットの対地速力で、長崎県佐世保市鱚^{えい}ノ鼻南西方沖を手動操舵により北西進した。</p> <p>船長は、佐世保港鱚ノ鼻灯浮標西方沖約400m付近で、佐世保港沖^{おきの}ノ曾根^{そね}南^{みなみ}灯浮標と佐世保港前^{まえ}畑^{はた}沖^{おき}灯浮標の間に向けて右転し、下ノチドリ瀬西方沖を北東進していたところ、10時48分ごろ速力が低下したので、主機のクラッチを操作し、中立、前進及び後進としてみたものの、クラッチが繋がらなくなった。</p> <p>機関長は、舵輪の前方に備えられている減速機油圧低下の警報が発するとともに焦げたような異臭がすることに気付き、操舵室の左舷側にある機関室上部出入口ハッチから煙が漏れ出していることを認めた。</p> <p>機関長は、すぐに機関室内を確認したところ、逆転減速機周辺に潤滑油が飛散して主機の排気管から煙が生じていることを知り、10時51分ごろ海上での修理は不能で、主機が使用できず、航行不能と判断した。</p> <p>本船は、風によって東北東方へ流され、錨を取り出すことが困難だったので、船長が、ポートフックで海底を突いて流される方向を変えようと試みたものの、効果なく流され続け、11時00分ごろタタミバエの浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、海上自衛隊基地の本部に本事故の発生を連絡し、同本部を通して海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、17時53分ごろ自然離礁し、来援した海上自衛隊所有のタグボートにえい航されて倉島地区専用棧橋に着棧した。</p> <p>(付図1 事故発生経過概略図 参照)</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船の喫水は、船首尾とも約0.6mであった。</p> <p>主機は、運転時間が年間約167時間で、平成29年12月～平成30年1月に逆転減速機も併せて開放整備が行われていた。</p> <p>機関長は、本事故発生当日の朝、倉島地区専用岸壁の出発前、逆転減速機の潤滑油量を確認したところ、ゲージの末端に僅かに付着する状態であったので、ゲージの約60%まで潤滑油を補給していた。</p> <p>逆転減速機は、本事故後、佐世保市相浦^{あいのうら}港の造船所に本船を上架して点検した結果、作動用潤滑油の圧力計用分岐管（長さ約2m、直径6mm、銅製）に亀裂が認められ、逆転減速機オイルパンの潤滑油が空になっていた。（写真1参照）</p>

	 <p style="text-align: center;">写真 1 逆転減速機</p> <p>機関長は、経年劣化によって圧力計用分岐管に亀裂が生じたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、前部乗員室出入口のボルト締めされた脱着式階段の下方に格納固定された重さ 15 kg のダンフォース型錨を備え、同室のソファ座面の下に収納された直径 18 mm、長さ約 50 m の化学繊維製錨索をつないで使用するようになっていた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり あり</p> <p>本船は、佐世保港第 1 区の下ノチドリ瀬西方沖を北東進中、逆転減速機が作動しなくなり、主機を使用できなかったことから、風によって流され、タタミバエの浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>逆転減速機は、作動用潤滑油の圧力計用分岐管に亀裂が生じて潤滑油が漏えいし、作動用潤滑油圧が低下したことから、作動しなくなったものと考えられる。</p> <p>本船は、脱着式階段を取り外して錨を取り出す必要があり、速やかに投錨できなかったことから、流され続けたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、佐世保港第 1 区の下ノチドリ瀬西方沖を北東進中、逆転減速機が作動しなくなり、主機を使用できなかったため、風によって流され、タタミバエの浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>海上自衛隊基地の本部は、本事故後、再発防止策として、船長及び機関長に対しての安全対策に関する再教育を実施し、シーアンカーの装備を検討している。</p> <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"> ・ 機関室の点検を行い、不具合箇所を早期に発見して整備しておくこと。 ・ 沿岸で船舶を運航する際は、錨を速やかに使用できる状態にしておくこと。

付図1 事故発生経過概略図

