

船舶インシデント調査報告書

平成23年5月12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
 委員 根本 美奈

インシデント種類	運航不能（舵故障）
発生日時	平成22年8月13日 22時30分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市上島沖 上島灯台から真方位090° 2.0海里（M）付近 （概位 北緯34° 41.2′ 東経134° 45.3′）
インシデント調査の経過	平成22年9月24日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	A 引船 ^{まるとも} 丸友丸、19トン 273-5815 広島、個人所有 11.85m (Lr) × 5.20m × 2.10m、鋼 ディーゼル機関、735.50kW、平成3年10月 B はしけ SG106、750トン 35m × 8m × 3m、鋼 C はしけ SG107、750トン 35m × 8m × 3m、鋼
乗組員等に関する情報	A 船長 男性 74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 昭和50年6月24日 免許証交付日 平成18年10月20日 （平成23年10月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	操舵機駆動用油圧ポンプケーシングのシャフト貫通部割損
インシデントの経過	A船は、船長ほか1人が乗り組み、貨物を積載したはしけB船及びC船の2隻をえい航して主機を毎分回転数約750とし、速力約4.5ノットで、上島東方沖を西進中、平成22年8月13日22時30分ごろ、上島灯台から真方位090° 2.0M付近において、主機直結Vベルト駆動の操舵機用油圧ポンプが損傷し、操舵不能となった。 A船は、僚船に事態を告げて漂泊し、翌14日06時50分ごろ、僚船にはしけB船及びC船と共にえい航され、21時10分ごろ、坂出港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 なし、視界 良好 海象：平穏、波高 約0.5m
その他の事項	A船は、操舵機駆動用油圧ポンプのケーシングのシャフト貫通部が割損

	<p>していた。</p> <p>A船は、操舵機駆動用油圧ポンプの予備機を装備していなかった。</p> <p>操舵機駆動用油圧ポンプは、就航3年後の平成6年に置き換えられ、その後、約16年間にわたって継続使用されていた。</p>								
分析	<table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;">乗組員等の関与</td> <td style="vertical-align: top;">なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">船体・機関等の関与</td> <td style="vertical-align: top;">あり</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">気象・海象の関与</td> <td style="vertical-align: top;">なし</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">判明した事項の解析</td> <td> <p>A船は、2隻のはしけをえい航して上島東方沖を西進中、操舵機駆動用油圧ポンプケーシングのシャフト貫通部が割損したことから、同ポンプの運転ができなくなって操舵不能になったものと考えられる。</p> <p>操舵機駆動用油圧ポンプのシャフト貫通部が割損した状況を明らかにすることはできなかった。</p> </td> </tr> </table>	乗組員等の関与	なし	船体・機関等の関与	あり	気象・海象の関与	なし	判明した事項の解析	<p>A船は、2隻のはしけをえい航して上島東方沖を西進中、操舵機駆動用油圧ポンプケーシングのシャフト貫通部が割損したことから、同ポンプの運転ができなくなって操舵不能になったものと考えられる。</p> <p>操舵機駆動用油圧ポンプのシャフト貫通部が割損した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
乗組員等の関与	なし								
船体・機関等の関与	あり								
気象・海象の関与	なし								
判明した事項の解析	<p>A船は、2隻のはしけをえい航して上島東方沖を西進中、操舵機駆動用油圧ポンプケーシングのシャフト貫通部が割損したことから、同ポンプの運転ができなくなって操舵不能になったものと考えられる。</p> <p>操舵機駆動用油圧ポンプのシャフト貫通部が割損した状況を明らかにすることはできなかった。</p>								
原因	<p>本インシデントは、夜間、A船が2隻のはしけをえい航して上島東方沖を西進中、操舵機駆動用油圧ポンプケーシングのシャフト貫通部が割損したため、同ポンプの運転ができなくなり、操舵不能となったことにより発生したものと考えられる。</p>								