

船舶事故等調査報告書

平成26年1月30日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013長第86号
事故等種類	運航不能（絡索）
発生日時	平成25年2月8日 03時00分ごろ
発生場所	長崎県小値賀町小値賀島西方沖 小値賀町所在の五島白瀬灯台から真方位280° 12海里付近 （概位 北緯33° 13.0′ 東経128° 34.0′）
事故等調査の経過	平成25年9月30日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	漁船 23神檣、19トン NS2-23314（漁船登録番号）、有限会社浜正水産 第292-48237号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	主機の弾性継手のケーシング及びゴム体が破損、逆転減速機のケーシング前面に亀裂及び機関台への固定ボルトが曲損
事故等の経過	本船は、船長ほか甲板員1人が乗り組み、網船の態勢を維持するように裏こぎ作業中、漁獲物の積込み準備に掛かり、右舷船尾のビットに係止した長さ約10mの係船索（外径約38mm）を網船側に手渡しやすいようにスネークダウンした状態で右舷船尾のブルワーク上に載せていたところ、風浪を受けて動揺した際、同索が、海中に落下し、平成25年2月8日03時00分ごろ、小値賀島西方沖において、主機が停止した。 船長は、係船索が右舷船尾のビットから船体に沿って固く張った状態で海中に入っていたので、同索がプロペラ軸に巻き付いたものと判断し、機関室に行き、主機の出力側に装備された弾性継手及び逆転減速機がプロペラ軸と共に正規の位置から船尾方にずれていることを認め、本船は、僚船にえい航されて長崎県新上五島町神崎漁港に帰った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2m
その他の事項	主機は、連続最大の回転数毎分（rpm）が約1,500のところ、本インシデント直前は、約700rpmで運転されていた。 主機並びに逆転減速機の摩擦板及びスチール板には、損傷がなかった。 係船索は、本インシデント後、シャフトブラケットから船尾管ま

	<p>で、船首方に向かってねじを締め込むようにプロペラ軸に巻き付いていたことが判明した。</p> <p>船長及び乗組員は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <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、小値賀島西方沖で網船の裏こぎ作業中、風浪を受けて動揺した際、右舷船尾のブルワークに載せていた係船索が海中に落下し、シャフトブラケットから船首方に向かって船尾管貫通部まで、ねじを締め込むようにプロペラ軸に巻き付いたことから、プロペラ軸と共に弾性継手及び逆転減速機が正規の位置から船尾方に移動し、主機の出力がプロペラに伝達できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、小値賀島西方沖で網船の裏こぎ作業中、風浪を受けて動揺した際、右舷船尾のブルワークに載せていた係船索が海中に落下し、シャフトブラケットから船首方に向かって船尾管貫通部まで、ねじを締め込むようにプロペラ軸に巻き付いたため、弾性継手及び逆転減速機が正規の位置から船尾方に移動し、主機の出力がプロペラに伝達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>
<p>参考</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"> ・ロープ類は、海中に落下すれば、プロペラ軸に巻き付くなどして運航に支障を来す虞があるので、取扱いに注意すること。