

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|-------------|---|
| 事故等番号 | 2014横第173号 |
| 事故等種類 | 運航不能（舵故障） |
| 発生日時 | 平成26年12月7日 02時50分ごろ |
| 発生場所 | 静岡県御前崎市の御前埼東方沖 御前埼灯台から真方位097° 15.2海里付近 （概位 北緯34° 33.84′ 東経138° 31.86′） |
| 事故等調査の経過 | 平成26年12月8日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 | 砂利運搬船 第三十八芸予丸、499トン |
| 船舶番号、船舶所有者等 | 132255、芸予産業株式会社 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長、三級海技士（航海） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | なし |
| 事故等の経過 | <p>本船は、船長ほか4人が乗り組み、御前埼東方沖において西進中、平成26年12月7日02時50分ごろ、何らかの衝撃を感じることなく、また、操舵をしない状況で左旋回を始め、操船できなくなった。</p> <p>本船は、船橋で当直中の航海士が速力を減じて船長に連絡し、船長が乗組員に各部の状況を確認させた。</p> <p>船長は、自力航行不能と判断し、船舶所有者に連絡して引船を要請するとともに、海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、巡視船及び引船によりえい航され、16時00分ごろ静岡県静岡市清水港へ入港した。</p> <p>本船は、12月8日、清水港において、ダイバーによる船底調査を行い、舵頭材と舵板をつなぐフランジ（以下「舵フランジ」という。）のボルト及びナット6組が欠落し、舵板がシューピースの上に乗っただけの状態であることが確認された。</p> <p>本船は、臨時航行許可を得て、引船にえい航されて清水港を出港し、揚げ荷を終えた後、造船所に上架して舵の修理を行った。</p> |
| 気象・海象 | <p>気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 7</p> <p>海象：波向 南西、波高 約2.5～3.0m</p> |
| その他の事項 | 本船は、平成5年に建造されており、舵が、舵フランジに舵頭材側からリーマボルト6本を通して舵板側にナットを掛けて締め付け、回り止め鋼板を、舵フランジとボルト及びナットとに溶接しておくようになっていた。 |

| | |
|---|--|
| | <p>本船の修理を行った業者によれば、舵板やプロペラに漂流物等がぶつかったような痕跡は認められず、舵フランジにボルトの回り止め鋼板が溶接されていなかった。</p> <p>舵フランジのボルト及びナットは、船舶安全法の検査対象にはなっていないかった。</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>なし あり なし</p> <p>本船は、御前埼東方沖において西進中、舵フランジのボルト及びナット6組が欠落したことから、舵板の制御ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船は、舵フランジにボルトの回り止め鋼板が溶接されていなかったことから、経年使用されていたボルト及びナットが腐食したり、緩むなどして欠落した可能性があると考えられるが、欠落に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本インシデントは、夜間、本船が、御前埼東方沖において西進中、舵フランジのボルト及びナット6組が欠落したため、舵板の制御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> |
| <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"> ・ 上架の際には、舵フランジの回り止め鋼板の溶接状況を含めて、ボルト及びナットに緩みがないかを確認すること。 |