

船舶インシデント調査報告書

令和元年7月24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

インシデント種類	運航不能（舵故障）
発生日時	平成30年12月12日 23時50分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島西南西方沖 姫島港東防波堤灯台から真方位262° 2.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 42.8′ 東経131° 35.9′）
インシデントの概要	引船 ^{すわ} 寿和丸は、台船801をえい航して東南東進中、舵装置が故障して運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成31年1月8日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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 寿和丸、90.77トン 98235、関門水中開発株式会社（A社） 21.72m（Lr）×6.30m×2.80m、鋼 ディーゼル機関、441kW、昭和40年11月 B 台船 801 なし、A社 36.0m×15.0m×2.5m、鋼 機関なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 船長A 男性 54歳 五級海技士（航海） 免許年月日 昭和62年7月9日 免状交付年月日 平成29年3月27日 免状有効期間満了日 令和4年7月8日 機関長A 男性 45歳 五級海技士（機関） 免許年月日 平成22年9月10日 免状交付年月日 平成27年4月1日 免状有効期間満了日 令和2年9月9日
死傷者等	なし
損傷	なし

気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約8～10m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m
-------	---

インシデントの経過	<p>A船は、船長A及び機関長Aほか1人が乗り組み、船体ブロックを積載したB船をA船の船尾部から約150mのえい航索で繋いだ引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、平成30年12月12日16時00分ごろ大分県大分市所在の造船所に向けて関門港西山区を出港した。</p> <p>A船引船列は、船長Aが単独の船橋当直につき、姫島西南西方沖を約4～5ノットの対地速力で、自動操舵により東南東進中、23時50分ごろ、A船の船尾側から異音が発生するとともに、舵が制御不能となって右舵が取られ、右転を開始し、航行不能となった。</p> <p>船長Aは、主機を中立運転として漂流し、機関長と共に船尾部の舵機室で舵装置の点検を行ったところ、舵装置の左側油圧シリンダのロッドのねじ部がつぶれてロッドが固定部から抜け出ているのを認め、海上保安庁に本インシデントの発生を通報するとともに、A社担当者に報告した。（図1、写真1参照）</p> <div data-bbox="654 963 1420 1500" data-label="Diagram"> </div> <p style="text-align: center;">図1 舵装置</p> <div data-bbox="622 1556 1436 2004" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">写真1 舵装置</p>
-----------	--

	<p>A船は、13日14時10分ごろB船を引船に引き渡した後、14日08時00分ごろ来援した別の引船にえい航され、福岡県北九州市所在の造船所の岸壁に着いた。</p> <p>(付図1 インシデント発生場所概略図 参照)</p>
その他の事項	<p>舵機室の舵装置は、油圧ポンプ、油圧シリンダ、ピストン、ロッド、チラー等で構成されている。</p> <p>本船は、10年以上前に、右舷側のロッドが固定部から抜け出たことがあり、ふだん当直者が見回り時に両舷のロッドの点検を実施していたものの、本インシデント当日、異常が発見されなかった。</p> <p>本船の舵装置のロッドは、就航時のものが使用されていた。</p>
分析 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	なし あり なし <p>本船は、姫島西南西方沖を東南東進中、舵装置左舷側の固定部にねじ込まれていたロッドのねじが経年使用によりつぶれた状態で運転されたことから、ロッドが固定部から抜け出て舵装置の使用ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、姫島西南西方沖を東南東進中、舵装置左舷側の固定部にねじ込まれていたロッドのねじが経年使用によりつぶれた状態で運転されたため、ロッドが固定部から抜け出て舵装置の使用ができなかったことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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"> ・ 舵装置のロッドのねじ込み部は、専門業者等により定期的な点検を行い、必要であれば取替え等を行うことが望ましい。

付図1 インシデント発生場所概略図

