

船舶インシデント調査報告書

令和元年5月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成30年12月25日 15時00分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島南方沖 黒島港沖防波堤東灯台から真方位184°3海里付近 (概位 北緯33°05.8′ 東経129°31.5′)
インシデントの概要	引船第二大徳丸は、土運船MY-1601をえい航中、第二大徳丸の操舵機用油圧ポンプが停止し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成31年2月13日、主管調査官（長崎事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 第二大徳丸、46.46トン 122503、個人所有 ディーゼル機関、4サイクル、出力456kW、回転数毎分650、6気筒、ボア260mm、使用燃料A重油、昭和43年10月機関製造 B 土運船 MY-1601、約1,216トン なし、宮川運送株式会社
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（旧就業範囲） 機関長、五級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	A なし B なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過	A船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、空船で無人のB船をえい航して引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、主機を回転数毎分約600として航行中、船長が舵輪が重くなったことに気付き、機関長が主機等の点検を行ったところ、約50年使用されていた主機のプーリ（以下「本件プーリ」という。）が破損して外れており、本件プーリを介してVベルトで駆動していた操舵機用油圧ポンプが停止していることが判明した。 A船引船列は、船長が、舵輪が重くて思い通りの操舵を行えなかったため、運航不能と判断して請負業者に救助を要請し、来援した船舶により熊本県八代市所在の造船所にえい航された。 A船は、造船所で本件プーリを交換し、操舵機用油圧ポンプが復旧した。
分析	A船引船列は、航行中、本件プーリが経年劣化によって破損したこ

	とから、A船の操舵機用油圧ポンプが停止して操舵が不自由となり、運航不能となったものと考えられる。
原因	本インシデントは、A船引船列が、航行中、本件プーリが経年劣化によって破損したため、A船の操舵機用油圧ポンプが停止して操舵が不自由となったことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 操舵機用油圧ポンプの構成部品については、定期的に点検及び整備を行うこと。