

船舶インシデント調査報告書

令和元年6月26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（操舵装置故障）
発生日時	平成30年7月7日 00時30分ごろ
発生場所	静岡県浜松市舞阪灯台南方沖 舞阪灯台から真方位168° 8.9海里付近 （概位 北緯34° 32.0′ 東経137° 39.0′）
インシデントの概要	貨物船第四拾八盛栄丸は、航行中、操舵装置が作動しなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成30年7月31日、主管調査官（横浜事務所）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	貨物船 第四拾八盛栄丸、498トン
船舶番号、船舶所有者等	134181、盛幸海運有限会社、平成8年7月進水
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約5.9m/s、視界 良好 海象：波高 約1.8m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長ほか3人が乗り組み、自動操舵で航行中、操舵装置の警報が鳴り、船長が手動操舵に切り替えたものの、舵が作動しなくなり、運航不能となった。</p> <p>船長は、操舵機室を点検したところ、大量の作動油が漏えいしているのを認めた。</p> <p>本船は、船長が船舶所有会社に本インシデントの発生を報告し、船舶所有会社が手配したタグボートにえい航されて静岡県静岡市清水港に入港した。</p> <p>本船は、本インシデント後、修理業者によって操舵機油圧シリンダの開放点検が行われ、同シリンダ出口側のゴムパッキンが硬化して一部が破損していたことが判明した。</p> <p>本船は、平成29年11月に操舵機油圧シリンダの開放整備が行われた際、船内に約20年保管していた未使用のゴムパッキンが取り付けられた。</p>
分析	本船は、自動操舵で航行中、硬化していた操舵機油圧シリンダ出口側のゴムパッキンの一部が破損したことから、作動油が漏えいして油圧が上昇せず、操舵装置が作動しなくなり、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、夜間、本船が、自動操舵で航行中、硬化してい

	<p>た操舵機油圧シリンダ出口側のゴムパッキンの一部が破損したため、作動油が漏えいして油圧が上昇せず、操舵装置が作動しなくな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">・ 経年しているゴムパッキンは、未開封の新品であっても使用しないこと。