

船舶インシデント調査報告書

令和2年9月16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（舵故障）
発生日時	令和元年12月29日 14時00分ごろ
発生場所	京都府舞鶴市博奕岬 ^{ぼくち} 北方沖 博奕岬灯台から真方位000° 5.4海里付近 （概位 北緯35°38.3′ 東経135°20.5′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{ようこう} 洋光丸は、舵板が作動しなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年2月20日、主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート 洋光丸、5トン未満（長さ9.95m）
船舶番号、船舶所有者等	251-7002京都、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り場を移動する目的で主機を始動し、航行を開始して舵輪を操作したところ、舵が効かなくなり、操舵装置の銅製油圧配管が操縦席付近で破口を生じ、船長が、作動油が漏れていることを知り、作動油を補給しながら航行を続けたものの、舵が正常に作動しないので航行を諦めて118番通報を行った。</p> <p>本船は、来援した巡視艇にえい航されて出航地に戻り、機関整備会社が修理を行った結果、油圧配管が船体と接触し、振動等によって衰耗し、接触部分に破口が生じていることが判明した。</p>
分析	本船は、操舵装置の油圧配管が長期間にわたり船体との接触が続く中、油圧配管が振動等によって衰耗して破口を生じたことから、作動油が漏えいして油圧が伝わらなくなり、舵が作動しなくなって運航不能になったものと推定される。
原因	本インシデントは、本船が、操舵装置の油圧配管が長期間にわたり船体との接触が続く中、油圧配管が振動等によって衰耗して破口を生じたため、作動油が漏えいして油圧が伝わらなくなり、舵が作動しなくなったことにより発生したものと推定される。
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。 ・定期的に操舵装置の油圧配管を点検し、必要に応じて配管の並びの修正や配管に緩衝材を巻くなどして船体との接触を未然に防止

	<p>すること。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 操舵装置の油圧配管が破損することに備え、船上に自転車のタイヤチューブ等、針金及び簡易工具を備え付けることが望ましい。
--	---