

船舶インシデント調査報告書

令和4年10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（舵故障）
発生日時	令和4年1月17日 16時30分ごろ
発生場所	兵庫県新温泉町諸寄漁港北方沖 三尾大島灯台から真方位341° 13.9海里付近 （概位 北緯35° 52.9′ 東経134° 24.4′）
インシデントの概要	漁船八幡丸は、航行中、操舵ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年2月15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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 八幡丸、88.23トン
船舶番号、船舶所有者等	117935、有限会社八幡漁業
乗組員等に関する情報	船長、五級（航海）（履歴限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 西北西、風力 8、視界 良好 海象：波高 約3m 新温泉町には、1月16日10時06分に波浪注意報が発表され、本インシデント時も継続中であった。
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか12人（日本国籍10人、インドネシア共和国籍2人）が乗り組み、べにずわいがにはえ縄漁を終えて帰航中、操舵ができなくなり、運航不能となった。</p> <p>本船は、船長が海上保安庁に救助を要請し、来援した巡視船にえい航され、港口で引船に引き継がれて兵庫県香美町香美港に到着した。</p> <p>本船は、本インシデント後、操舵機電路系統の点検が行われ、舵機区画内の自動操舵装置（オートパイロット）の舵追従装置箱に海水が浸水し、絶縁不良が発生するとともに操舵室のヒューズボックス内の同系統のヒューズが溶断していることが判明した。</p> <p>舵追従装置箱は、防滴構造だった。</p> <p>本船は、令和3年の夏期に舵軸軸封部の整備及びグリースの塗布が行われたものの、舵軸軸封部から海水の浸水があり、舵機区画の点検を毎月行うことになっていたが、本インシデント前の2～3か月の間、点検は行われていなかった。</p>
分析	<p>本船は、令和3年の夏期に舵軸軸封部の整備が行われた際、荒天航海における舵軸軸封部の軸封性能が十分に得られないままグリースが塗布されたことから、海水が舵機区画内に浸水して同区画の排水口が舵機から落下したグリースによって閉塞気味となり、一時的に舵追従装置箱の設置位置まで水位が上昇し、同装置箱に海水が浸水して絶縁</p>

	<p>不良が発生するとともに操舵室のヒューズボックス内の操舵機電路系統のヒューズが溶断して操舵ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>令和3年の夏期に本船の舵軸軸封部の整備が行われた際、舵軸の整備は適切に行われなかった可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、令和3年の夏期に舵軸軸封部の整備が行われた際、荒天航海における舵軸軸封部の軸封性能が十分に得られないままグリースが塗布されたため、海水が舵機区画内に浸水して同区画の排水口が舵機から落下したグリースによって閉塞気味となり、一時的に舵追従装置箱の設置位置まで水位が上昇し、同装置箱に海水が浸水して絶縁不良が発生するとともに操舵室のヒューズボックス内の操舵機電路系統のヒューズが溶断して操舵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>
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"> ・ 船舶所有者は、舵軸軸封部からの海水の浸水原因を調査し、堪航性を維持するために必要な整備を行うこと。