

## 船舶インシデント調査報告書

令和5年3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（舵故障）
発生日時	令和4年2月17日 06時16分ごろ
発生場所	大分県姫島村姫島南東方沖 姫島灯台から真方位124° 3.5海里（M）付近 （概位 北緯33° 41.8′ 東経131° 45.5′）
インシデントの概要	押船新星丸は、バージ新星一号を押航中、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3月23日、主管調査官（門司事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 新星丸、150トン 137239、株式会社日物マリン ディーゼル機関、出力1,838kW、平成15年9月進水 B バージ 新星一号、総トン数なし（全長78.3m） なし、株式会社日物マリン
乗組員等に関する情報	A 船長A、四級（航海） 航海士A、四級（航海）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西北西、風力 5、視界 良好 海象：波高 約2.5m 日出時刻：06時55分ごろ（場所：姫島村）
インシデントの経過	A船は、船長A及び航海士Aほか4人が乗り組み、B船の船尾部に船首を嵌合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成し、航海士Aが単独で船橋当直に当たり、手動操舵により姫島南東方沖を北北東進していた。 船長Aは、船室にいたところ、A船押船列の船体動揺が大きくなったので、風が強くなったと思い、船橋に上がった。 A船押船列は、伊予灘西航路第4号灯浮標の南方約0.8Mに達したところ、航海士Aが、東進する目的で、右舵を取って右旋回を開始し、船首がほぼ東方に向いた時に左舵を取って右旋回を止め、自動操舵の設定針路を090°として自動操舵を開始したところ、再び右旋回を始め、その後右旋回が止まらなくなった。 船長Aは、A船押船列の舵が効かなくなったことに気付いて主機を停止し、その後、投錨して複数の乗組員と共に操舵装置の点検を行い、操舵装置に異常がないことを確認した。 船長Aは、主機を再始動して前進とし、プロペラからの放出流の向

	<p>きを舵で制御することができるかどうかを目視により確認したところ、制御できない状態であったので、自力航行が不可能と判断し、船舶所有者に引船の手配を要請した。</p> <p>本船は、船舶所有者が手配した引船により阪神港堺泉北区にえい航された後、造船所に入渠し、機関修理業者の調査により、舵頭材のフランジと舵板のフランジとを締結させるリーマボルト6本（以下「本件リーマボルト」という。）が脱落していることが判明し、修理された。</p> <p>機関修理業者によれば、本件リーマボルトは、舵板やプロペラに漂流物等が衝突したような痕跡が認められなかったので、経年劣化により折損に至った可能性があるとのことであった。</p> <p>本件リーマボルトは、平成15年9月の建造以来交換されたことがなく、平成30年11月、定期検査受検の目的で舵を開放点検した際、取り外されて錆落とし等の整備及び目視による点検が行われた後、再装着されていた。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、約18年間本件リーマボルトの交換が実施されていない中、B船を押航中、本件リーマボルトが経年劣化により折損して脱落したことから、操舵ができなくなり、運航不能となった可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、夜間、A船が、約18年間リーマボルトの交換が実施されていない中、B船を押航中、本件リーマボルトが経年劣化により折損して脱落したため、操舵ができなくなったことにより発生した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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"> <li>・船舶所有者は、リーマボルトなどの金具は目視による点検では経年劣化に気付かない可能性があるため、定期検査受検等の舵を開放点検する機会を利用してリーマボルトの打音による確認を行うことが望ましい。</li> </ul>