

船舶インシデント調査報告書

令和6年10月23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6年5月8日 10時00分ごろ
発生場所	鹿児島県沖永良部島南西方沖 知名港指向灯から真方位237° 9.1海里付近 （概位 北緯27° 14.9′ 東経128° 25.4′）
インシデントの概要	プレジャーヨットサシバ5世は、航行中、舵の操作ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年5月24日、主管調査官（那覇事務所）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	プレジャーヨット サシバ5世、12トン 235-25792沖縄、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力29.4kW、回転数毎分3,500、4気筒、ボア78mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成2年12月進水
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、潮汐 下げ潮の中央期
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、周遊の目的で、沖永良部島から沖縄県伊平屋島に向けて、機帆走（機関の使用を伴う帆走）により航行中、突然、舵の操作ができなくなった。</p> <p>船長は、デッキの点検口を開けて確認したところ、舵輪と舵軸の駆動部（コートランド）を連結しているコントロールケーブル（チェーン及びワイヤで構成）のワイヤ（以下「本件ワイヤ」という。）の滑車付近の一部が破断しているのを認めた。</p> <p>船長は、船上で修理することは困難と判断して海上保安庁に救助の要請を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁から連絡を受けた水難救済会所属の漁船により、沖永良部島知名漁港にえい航された。</p> <p>本船の乗組員は、本インシデント時、全員が救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、船舶所有者が主に点検及び修理を行い、本インシデントの約1年半前、コントロールケーブルのチェーンの腐食及び損耗による破損が生じ、同ケーブル一式を交換した。</p> <p>コントロールケーブルの点検及び整備は、ふだん、入ることがない</p>

デッキの点検口から船底に降りる必要があるので、約1年半前にコントロールケーブル式を交換して以降、船舶所有者及び船長は一度も点検及び整備を行っていなかった。

修理業者によれば、本件ワイヤの状況については次のとおりであった。

- (1) 約1年半前に交換した本件ワイヤは、以前のものより少し硬い材質で、操舵装置の滑車の接触部分に沿って曲がり切れていなかったため、本件ワイヤに曲げ応力が掛かり、鋼製の細線（素線）の一部に亀裂が生じ、その後、折れて破断した可能性がある。
- (2) 本件ワイヤに交換した直後は、操舵装置に馴染んでいないことから、同装置に異音、振動などの違和感があれば、早めに点検することが望ましい。

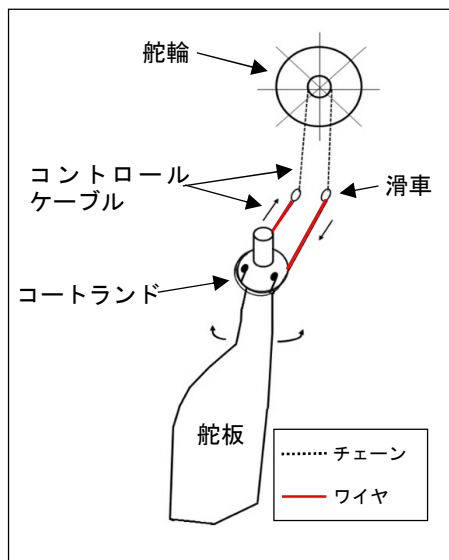
(図1 参照)



船体



滑車部分（船底部）



操舵装置概略図



破断したワイヤの一部



コートランド

図1 本船及び損傷箇所等

分析

本船は、船舶所有者及び船長が、約1年半の間、本件ワイヤの点検を行っていなかったことから、沖永良部島南西方沖を機帆走により航行中、操舵装置の滑車の接触部分に沿って曲がり切れていなかった本件ワイヤに曲げ応力が掛かり、本件ワイヤの鋼製の素線の一部に亀裂が生じ、本件ワイヤが破断して操舵ができなくなり、運航不能となっ

	<p>たものと考えられる。</p> <p>約1年半前に交換した本件ワイヤは、以前のものより少し硬い材質であったことから、操舵装置の滑車の接触部分に沿って曲がり切れてい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、船舶所有者及び船長が、約1年半の間、本件ワイヤの点検を行っていなかったため、本船が沖永良部島南西方沖を機帆走により航行中、本件ワイヤが破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"> ・船舶所有者及び船長は、操舵装置のコントロールワイヤを交換した場合、定期的に摺動部との馴染み及び円滑な作動を確認すること。 ・船舶所有者及び船長は、特に外洋を航行する場合、機関や舵の故障は、漂流につながり、人命に関わる事故につながるおそれがあるので、出航前に入念な発航前検査を行い、操舵装置の振動や異音などの異状がないか確認すること。