

船舶インシデント調査報告書

令和6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（舵故障）
発生日時	令和5年11月26日 13時32分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市神島南西方沖 神島港北防波堤灯台から真方位214° 1.2海里付近 （概位 北緯34° 32.0′ 東経136° 57.8′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{かいれい} 海嶺Ⅱ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5年12月21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手続実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート 海嶺Ⅱ、3.4トン
船舶番号、船舶所有者等	240-19428愛知、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 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、修理を終えた主機の試運転を神島周辺海域で行った後、帰航を開始した。</p> <p>本船は、係留地の愛知県碧南市大浜漁港に向け、約15ノットの対地速力で北進中、船長が左舵を取ったものの、舵が効かなかったので主機を停止した。</p> <p>船長は、機関室後方の舵機室を確認したところ、受動シリンダーから作動油が漏れているのを認め、運航不能と判断して118番通報し、本船は、来援した巡視艇にえい航されて鳥羽市神島漁港に着岸した。</p> <p>受動シリンダーは、本インシデント後、機関修理会社が点検を行い、経年劣化で腐食した箇所^{あな}に孔が生じて作動油が漏れていたことが判明し、交換して復旧した。</p> <p>船長は、令和5年4月ごろに本船を中古で購入し、5月ごろ受動シリンダーの本体が腐食していたので、さびを落として塗装を行った。</p> <p>舵は、動力油圧操舵システムで、舵輪を操作することにより、作動油が油圧ポンプにより吸引加圧され、受動シリンダーに送られ、受動シリンダーが作動して舵軸を回転させる仕組みとなっていた。</p>
分析	本船は、航行中、受動シリンダーの腐食した箇所に孔が生じたことから、作動油が漏れ、受動シリンダーが作動せず、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。

原因	本インシデントは、本船が航行中、受動シリンダーの腐食した箇所に孔が生じたため、作動油が漏れ、受動シリンダーが作動せず、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。
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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船長は、受動シリンダーに腐食等の劣化が見られる場合、新替えることが望ましい。