

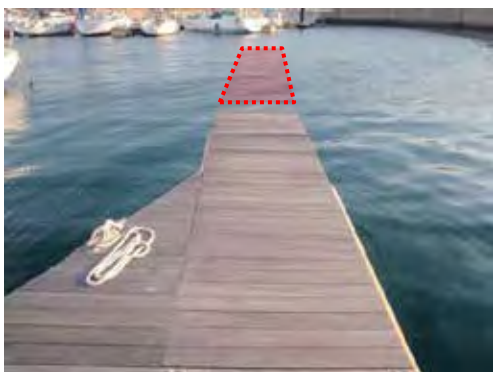
葉山港新港ポンツーンの破損について

20140121 npoH Y C 泊地委員長 真野

1. 破損の発生と破損状況

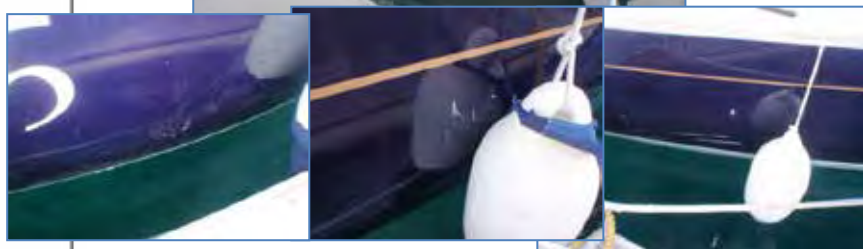
破損箇所は、L-20 バース（セーラ使用バース）の海側のくし型ポンツーンの先端部、約7mが、もぎ取られた状態となった。

管理委託者のハーバースターからの情報によると「破損は2013年12月20日(金曜日)A.M.9:00～12:00に間に発生。当時の天候は、風向SSW、風速は11:00頃に19m/sec。当日の風向きからわかるように、泊地内はそれほどの波がある状況ではなかった。」という事であった。



破損状況の第一発見者は、セーラの森谷さん。聞き取りによる破損直後の状況は、切り離れた部分は係留船「SARA」の舳シートでつながれた状態で完全に転覆。それにより海中部の貝殻によりヨットのハルがひっかき傷による損傷被害を受けた。

人がポンツーンの上に居なかった事と漂流を免れたことは不幸中の幸いである。



2. 破損の原因について

切り離されたポンツーンの連結部材である鋼製角パイプの剪断箇所は、ボルトによる連結プレート端部で、陸揚げされた剪断部を見ると主部材である鋼製角パイプの腐食が進行しており、何時折れても不思議ではないほどの状態であった。腐食部は指で押しでも穴が開く状況である。

又、ポンツーンを長手方向に継がないでいる2本の構造部材である角パイプは、港外側よりも港内側の腐食が進行している。破断部の隣のスパンの鋼製角パイプも同様な腐食状況である。

破損の原因は、経年の腐食の進行により、ポンツーンに作用する剪断力に対する肉厚不足であることは明らかである。



又、今回の破断の箇所は、2009年台風18号による破損（ポンツーンの変形）があった部分と同一箇所とみられる。2009年の被災の補修方法の詳細は、未確認であるが、変形を補正しただけという情報もあり、その時には、変形を矯正しただけで補強されていない模様である。

上架されたポンツーンの状態



鋼製角パイプ破断面

鋼製角パイプの腐食状況

3. 今後の対応の要望

今回の破損発生時はそれほどの波がある状況ではなかったにもかかわらず、このような事態が生じたが、人がポンツーン上に居なかった事は、不幸中の幸いである。

損傷直後の状況で証明されたように、ポンツーンはトップヘビーであることから、短く切り離された場合は完全に転覆する。もしもポンツーン上に人がいた場合は、落水は免れない大事故につながる可能性もあった。又、泊地内で漂流すれば、複数の係留船舶への被害が発生する可能性もある。

新港のポンツーンは、平成 10 年（1998）の神奈川県で開催された国体に合わせ整備が開始され、平成 13 年（2001）7 月に新港の開港までに整備された。従って、ポンツーンの設定から既に 13 年以上が経過している。

今回のポンツーン破損の原因は、鋼製構造部材の腐食である事は明らかであり、新港のポンツーンで、同仕様のポンツーンの鋼材部分は、同じように腐食が進行しているものと考えられる。

よって、直ちに新港の全てのポンツーンの構造材の腐食調査（目視・打音調査・残存肉厚測定等）、又すべての部材の機能保全調査を実施し、人身事故や係留艇に対する損害が発生する前に、補強や修繕、更新をしていただきたい。

ポンツーンの破損状況は構造部材の腐食のみならず、目視でわかる範囲で以下の損傷に対して維持管理・及び早急な補修が必要であると考えます。

係留杭のライニングの破損

係留杭のヘッドカバーの消失

クッションローラーの不具合・脱落・損傷・ローラー部交換

浮体のFRPカバーの消失により、発泡スチロールが露出している箇所がある。

（この部分は、当初の浮体部材が脱落し、発泡材むき出しの浮体を応急処置として取り付けたという情報もある。）



構造部材の変形

（波により床板の隙間が開閉し、危険な箇所がある。又、ポンツーンが波を打っている箇所がある）

4 . その他

R側バースのくし型のポンツーンの利用者からLバースに比べ安定性が悪く危険なため、L型と同じ程度の安定性があるものへの改善要望がある。R側はL側に比べポンツーンの幅が狭く重心が高いせいか、利用時の安定性は、L型に比べて劣っている。

L側と同程度の安定性のあるポンツーンを要望します。

落水時にポンツーンから上される梯子の設置の増設。

もしもポンツーンから人が落水した場合、ポンツーンの吃水は、水面から高く、殆どの人は自力で上るのは困難。新港側には2か所の梯子が設置されているが、さらにポンツーンの数カ所に、非常時用の梯子の増設、及び本港への非常時梯子の設置を要望します。



葉山港ボート上下架施設の状況について

20140121 npoH Y C

この施設は、平成24年度の事業により整備され、平成25年度早々には供用が開始される予定であった。

しかし、平成26年1月現在に至るも未だに供用が開始されていない。
外観目視をただけでも、以下の不具合が確認される。

スライダー船台天端面と、船置き場側の天端に段差がある。

直立消波ブロックと既設の岸壁の隅部は、上部コンクリートを未打設。

段差があり、危険。

両側の既設護岸上部の鋼製のアンカーについて

これはなんの為のものか？

