

船舶事故等調査報告書

平成22年1月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009横第258号
事故等種類	沈没
発生日時	平成21年10月18日（日） 10時00分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市 神島灯台から真方位171° 8.6km付近 (概位 北緯34° 28.3′ 東経137° 00.1′)
事故等調査の経過	平成21年10月19日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数	モーターボート アイホウ カトウ丸、5トン未満
船舶番号、船舶所有者等	240-40601愛知、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	機関室浸水により沈没、全損
事故等の経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、船舶所有者と知人2人を乗せ、神島の南方沖の水深約25mのところでロープを約35m出して錨泊したが、風に流され、後方の遊漁船に近寄り過ぎてしまったことから、錨を打ちなおして移動することとした。</p> <p>船長は、機関を前進にかけながら、電動ウィンチで錨の巻き上げを行ったものの、根がかりして錨が上がらないので、機関を後進にかけて錨を反対方向に引いて外すこととし、ロープを約10m伸ばして約45mとし、機関を1回につき、約1～2分間、操縦レバーを後進出力一杯に上げ、2回運転してみたが、錨は外れなかった。</p> <p>本船は、再び遊漁船にぶつかりそうになったので、船舶所有者が錨のロープを切り、船長が機関を後進出力一杯として3回目の運転を行ったところ、機関の運転音が急に静かになった。</p> <p>船尾を確認したところ、船内外機ドライブシャフトの鋳物製のカバーが割損し、プロペラが回転しなくなっていたので、ドライブシャフトが折損したものと判断し、自力での帰港を断念し、所属マリーナに連絡を取ったところ、救援には距離的に約1時間を要するとの連絡を受け、漂流状態であったが、釣りをしながら来援を待つことにした。</p> <p>知人の1人が後部デッキの排水口から海水が浸入していることに気づき、上部カバーを開放して確認したところ、機関室に浸水して主機が冠水し、船尾がかなり沈んでいたため、全員すぐに救命胴衣を着用して、操縦席の屋根に上り、発炎筒を焚き、救助を待った。</p> <p>その後、発炎筒の火炎を見つけた遊漁船が来援し、全員無事救助された。</p> <p>本船は、平成21年10月18日10時00分ごろ、沈没した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 6、視界 良好 海象：波高 約1～1.5m
その他の事項	本船は、平成8年1月に進水し、平成21年7月31日に購入され、遊

	<p>漁の目的で約5、6回出港していた。</p> <p>本船は、折損シャフトが振れ回って船体に破口を生じさせることは考えられないものの、船体の破口の有無は確認できていない。</p> <p>折損したドライブシャフトが振れ回って、機関とドライブシャフトをつなぐ船体に取り付けられているトランスラムシールド（軸封装置、以下「軸封装置」という。）を傷付けた場合、ドライブシャフトのカバー破損部分から損傷した軸封装置を経由して機関室に浸水する可能性がある。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、神島南方沖で錨泊中、錨を引き外そうとして、機関を後進出カー杯とした運転を繰り返して、ドライブシャフトに過大な負荷がかかったことにより同シャフトが折損した可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、折損したドライブシャフトが振れ回り、軸封装置を損傷し、また、ドライブシャフトカバーを破損したことから、カバー破損部及び損傷した軸封装置を経由して機関室に浸水した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、本船が神島南方沖で錨泊中、錨を引き外そうとして機関を後進出カー杯とした運転を繰り返したため、船内外機のドライブシャフトに過大な負荷がかかって折損し、軸封装置を損傷するとともにドライブシャフトカバーを破損し、同破損部から機関室に浸水したことにより発生した可能性があると考えられる。</p>	