

船舶事故調査報告書

平成26年2月20日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵男（部会長）

委員 庄司 邦昭

委員 根本 美奈

| | |
|---|--|
| 事故種類 | 浸水 |
| 発生日時 | 平成25年8月4日（日） 12時40分ごろ |
| 発生場所 | 千葉県南房総市野島崎南方沖 野島崎灯台から真方位181°9海里付近 （概位 北緯34°45.0′ 東経139°53.1′） |
| 事故調査の経過 | 平成25年8月6日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等 | モーターボート さんぷらん、7.9トン 235-24877埼玉、株式会社サンプラン 9.32m (Lr) × 3.16m × 1.74m、FRP ディーゼル機関2基、220.66kW（合計）、平成2年8月 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 42歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士 免許登録日 平成21年7月17日 免許証交付日 平成21年7月17日 （平成26年7月16日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | トランサムシールドに亀裂、主機が濡損等 |
| 事故の経過 | 本船は、船長ほか1人が乗り組み、野島崎南方沖でトローリングを終え、所属マリーナへ向けて航行中、平成25年8月4日12時40分ごろ、機関操縦ハンドルを増速側へ倒したところ、機関操縦盤のバッテリー、潤滑油等の異常を知らせる警報灯が点灯するとともに、警報が鳴動した。 船長は、マリーナの助言で主機を停止し、10分後に起動したところ、排気管からの黒煙及び主機が冠水する水位までの機関室への浸水を認め、主機を停止した。 船長は、ビルジポンプ及びバケツによってエンジンベッドが現れる水位まで排水を行ったが、主機の運転不能と判断し、マリーナ、海上保安部等に救助を要請した。 本船は、来援した巡視艇にえい航され、救助船に引き継がれてマリーナの岸壁に着岸した。 |

| | |
|---|---|
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 晴れ、風向 東南東、風速 約3.2m/s、視界 良好 海象：波高 約1m</p> |
| <p>その他の事項</p> | <p>本船は、上架後、浸水箇所の調査が行われ、右舷主機トランサムシールドにトリムシリンダー支持部から排気管へ至る亀裂が生じていることが判明した。</p> <p>本船の主機は、リバーステルトインヒビット（以下「本件機構」という。）と呼称される機能を備え、航行中にドライブ本体が暗岩などの障害物に接触した際、本件機構が作動し、ドライブ本体をトランサムシールドから解放して跳ね上がり、ドライブ本体及びドライブとトランサムシールド嵌合部への衝撃を緩和していた。</p> <p>製造事業所技師によれば、本件機構は、障害物との接触時の速力、ドライブが衝撃を受けた位置や角度によって作動しない場合があり、その場合、ドライブ本体及びドライブとトランサムシールド嵌合部が衝撃を受けることとなり、ドライブ本体、トリムシリンダー支持部、ステアリングヨーク等が損傷した事例があった。</p> <p>船長は、本船購入以降、航行中に船体に数回の衝撃を受けた経験があった。</p> <p>本船右舷主機のトリムシリンダーは、船長が購入する以前に交換されていたが、交換した経緯は記録されていなかった。</p> |
| <p>分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p> | <p>あり あり なし</p> <p>本船は、野島崎南方沖でトローリングを終え、主機の回転数を上げながら航行中、トランサムシールドに生じていた亀裂が進行したことから、機関室へ浸水したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件機構により、障害物との衝突による衝撃からドライブ本体及びドライブとトランサムシールド嵌合部が保護されていたが、本件機構が働かない条件下での衝撃によってトランサムシールドに亀裂を生じていたものと考えられるが、衝撃を受けた状況を明らかにすることはできなかった。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本事故は、本船が、野島崎南方沖でトローリングを終え、主機の回転数を上げながら航行中、トランサムシールドに生じていた亀裂が進行したため、機関室へ浸水したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| <p>参考</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"> ・定期的にビルジの計測を行い、増加が認められた場合は、原因の特定に努めること。 ・航行中に船体に衝撃を受けた際は、原因の特定及び浸水の有無を調査すること。 |