

船舶事故調査報告書

令和4年3月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和3年5月1日 11時30分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位288°1,850m 付近 (概位 北緯35°00.9' 東経136°46.9')
事故の概要	水上オートバイKURŌTARŌは、漂流中、主機の始動ができず、風に圧流されて砂地に乗り揚げた。
事故調査の経過	令和3年5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 船舶番号、船舶所有者等	水上オートバイ KURŌTARŌ、0.1トン（長さ2.66m） 240-63626三重、個人所有 ガソリン機関、船内機、4サイクル、出力112.0kW、回転数毎 分7,500、4気筒、ボア83.0mm、使用燃料ガソリン、平成2 4年3月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	主機等に濡損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南東、風力 4、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の中央期
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、漂流中、船長が主機を始動しようとしたところ、セルモータが作動するものの、主機が始動せず、運航不能となった。</p> <p>船長は、携帯電話で118番通報を行うとともに、発航地のマリーナに連絡を入れ、本船は、その後、徐々に強くなった風に圧流され、陸岸付近の砂地に乗り揚げた。</p> <p>本船の全乗船者は、本事故現場から自力で付近の防波堤に上陸し、来援した発航地のマリーナの車で同マリーナまで搬送された。</p> <p>本船は、本事故当日、本事故現場で船固めが行われ、翌日、水船状態となっていたところ、発航地のマリーナの船舶によって浅所から引き出された後、同マリーナまでえい航された。</p> <p>本船は、平成24年3月ごろ購入後、初めて機関修理業者による主機の点検が行われた結果、タイミングチェーンが僅かに伸びており、本事故当時、この伸びによって主機が始動しなかったと判断され、同チェーンの調整等が行われた。</p> <p>本船の喫水は、船首尾とも約0.3～0.4mであった。</p>

分析	本船は、購入以後長年にわたり業者等による主機の点検が行われていない中、漂泊中、船長が主機を始動した際、タイミングチェーンが伸びていたことから、主機の運転ができず、運航不能となり、風に圧流されて陸岸付近に乗り揚げたものと考えられる。
原因	本事故は、購入以後長年にわたり業者等による主機の点検が行われていない中、本船が漂泊中、船長が主機を始動した際、タイミングチェーンが伸びていたため、主機の運転ができず、運航不能となり、風に圧流されて陸岸付近に乗り揚げ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。 ・水上オートバイの船舶所有者は、機関整備業者などに依頼し、定期的に機関等の点検整備を行うことが望ましい。