

船舶事故調査報告書

令和5年5月17日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	浸水
発生日時	令和4年9月11日 11時30分ごろ
発生場所	京浜港東京第3区（東京都大田区京浜島北側） 東京国際空港飛行場灯台から真方位350° 2.0海里付近 （概位 北緯35° 34.6′ 東経139° 45.5′）
事故の概要	水上オートバイ <sup>ダィ</sup> Dai丸は、係留中、機関室に浸水した。
事故調査の経過	令和4年10月12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	水上オートバイ Dai丸、0.2トン
船舶番号、船舶所有者等	232-39688千葉、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、特殊小型
負傷者	なし
損傷	機関に濡損、排気管に破口
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 低潮時
事故の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人2人が乗船した水上オートバイ（以下「A船」という。）と共に京浜運河を南進し、京浜島西側の同運河南端を通過して大田区<sup>えびとり</sup>海老取川方面に向けて航行していた。</p> <p>船長は、後続していたA船の船長から浅所に乗り揚げた旨の連絡を携帯電話で受け、A船が乗り揚げた場所に向かい、A船を引き出す目的で、所持していたロープを本船の船尾とA船の船尾<sup>つな</sup>に繫いだ。</p> <p>船長は、A船から約15～20mの距離を隔てた位置で、A船を船尾方向に引き出そうと徐々に本船の機関回転数を上げていったところ、船底に異音が生じた後、機関の過熱を示す警告ランプの点灯を認めた。</p> <p>船長は、船底の吸水口から異物を吸い込んだと思い、A船の引き出し作業を中止し、機関の温度を下げようと本船を移動させて機関を停止し、付近の岩に係留した。</p> <p>A船の船長は、海上保安庁に118番通報で救助を依頼した。</p> <p>船長は、海上保安庁の救助を待っていたところ、船体が沈み始めたので機関室を確認し、浸水していることを認めた。</p> <p>本船は、来援した海上保安庁の所属艇により、東京都江東区所在のマリーナにえい航され、また、A船は、潮位の上昇により離洲し、自力で航行して出航地に帰航した。</p> <p>本船は、機関冷却水（クーラント）を循環させて機関を冷却する方式で、この冷却水を吸水口から取り入れた水で冷却していた。</p>

	<p>本船は、本事故後、修理業者により、船底の吸水口内に空き缶、ビニール袋等を吸い込んだこと、また、機関に接続している排気管の一部が熱により溶解し破口が生じていることが確認され、吸水口から異物を吸い込んだことで、吸引する冷却海水の水量が減少し、機関冷却水が冷却されずに機関が過熱し、排気管の一部が熱により溶解して破口が生じ、同破口から海水が浸入したものと推測された。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、浅所に座洲したA船の引き出し作業を行った際、船底の吸水口から異物を吸い込んだことから、吸引する冷却海水の水量が減少し、機関冷却水が冷却されずに機関がオーバーヒートし、排気管の一部が熱により溶解して破口が生じ、機関を停止して係留中、同破口から機関室に浸水したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、本船が、浅所に座洲したA船の引き出し作業を行った際、船底の吸水口から異物を吸い込んだため、吸引する冷却海水の水量が減少し、機関冷却水が冷却されずに機関がオーバーヒートし、排気管の一部が熱により溶解して破口が生じ、機関を停止して係留中、同破口から機関室に浸水したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・水上オートバイの船長は、他船の引き出し作業など同じ場所にとどまって機関回転数を上げる場合、周囲の浮遊物等に留意すること。</li> </ul>