

船舶事故等調査報告書

平成23年12月2日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2011門第127号
事故等種類	運航不能（推進器損傷）
発生日時	平成23年9月11日（日） 16時00分ごろ
発生場所	大分県大分市大分港新日本製鉄主原料シーバース南端付近 大分港新日本製鉄主原料シーバース灯から真方位229° 750m付近 （概位 北緯33° 16.1′ 東経131° 37.6′）
事故等調査の経過	平成23年9月12日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート ヒデオ、1.7トン
船舶番号、船舶所有者等	294-12097大分、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	プロペラ脱落
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか会社の同僚7人が乗船し、大分港新日本製鉄主原料シーバース南端付近で漂泊して釣り中、平成23年9月11日16時00分ごろ、帰航するために機関を始動して後進をかけたものの、後進できなかった。</p> <p>本船は、船長が船内外機のドライブ部をチルトアップして点検したところ、プロペラが脱落して無くなっていたので、海上保安部に救助を要請し、来援した巡視艇にえい航されて大分市住吉川河口の住吉泊地に帰航した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：波高 約0.4m</p>
その他の事項	<p>本船のプロペラは、直径が30cmで3翼のアルミ製であり、ゴムパッキンを挟んでスプライン加工されたプロペラ軸に取り付け、アルミ製のプロペラナットで締め付けたのち、緩み止めとしてステンレス製のロックナットを約4kgmのトルクで締め付ける構造になっていた。</p> <p>本船は、プロペラナット及びロックナットが右ねじであり、前進時にプロペラは船尾方から見て左回転するようになっていた。</p> <p>船長は、昭和60年6月に進水した本船を約3か月前に中古で購入したのち、プロペラナット及びロックナットの緩みの点検を行っていなかった。</p> <p>製造業者の担当者によれば、プロペラに流木等の浮遊物が接触してもロックナットが緩む可能性は小さく、ロックナットが、締め付けトルクの不足により、前進及び後進運転を繰り返すうちに緩んだ可能性が大きいとのことであった。</p> <p>修理業者は、本インシデント発生後、損傷のなかったプロペラ軸に純正部品のプロペラナットを長さ約30cmのモンキーレンチで、ロックナットを長さ約15cmの六角レンチでそれぞれ締め付けて復旧した。</p> <p>本船の喫水は、船首約1.0m、船尾約0.7mであった。</p>

	<p>本船は、全員が救命胴衣を着用していた。 船長は、防水型携帯電話を使用していた。</p>	
分析	<p>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>なし あり なし</p> <p>本船は、大分港新日本製鉄主原料シーバース南端付近で漂泊して釣り中、船長が帰航しようとして船外機の後進運転を行った際、ロックナット及びプロペラナットが緩んでいたことから、プロペラが脱落して運航不能になったものと考えられる。</p> <p>ロックナットは、締付けトルクが十分であれば、緩みにくいことから、締付けトルクが不足していた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、前進及び後進運転を繰り返すうちにロックナット及びプロペラナットが緩み始めた可能性があると考えられるが、船長がプロペラ等の点検を行っていなかったことから、その状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、大分港新日本製鉄主原料シーバース南端付近で漂泊して釣り中、船長が帰航しようとして後進運転を行った際、プロペラのロックナット及びプロペラナットが緩んでいたため、プロペラが脱落したことにより発生したものと考えられる。</p>	