

船舶事故等調査報告書

平成24年11月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2012門第66号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成24年4月24日（火） 16時50分ごろ
発生場所	福岡県福岡市博多港箱崎ふ頭西方沖 博多港東防波堤灯台から真方位030° 2,700m付近 （概位 北緯33° 38.5′ 東経130° 24.0′）
事故等調査の経過	平成24年4月27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	水上オートバイ マリンセーバー、0.2トン
船舶番号、船舶所有者等	290-61001福岡、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	主機のシリンダブロック及びシリンダヘッド焼損
事故等の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、エンジン整備後の試運転のため、平成24年4月24日16時30分ごろ福岡市箱崎漁港を出港したが、箱崎ふ頭西方沖を航行中、エンジンから異音が発生するので、16時50分ごろ停止した。 船長は、シートカバーを開けてエンジンを点検したところ、冷却海水ゴムホース（以下「本件ゴムホース」という。）が1本外れてオーバーヒートしていたので、運転不能と判断して海上保安庁に救助を求めた。 本船は、来援した水難救済会救難所の救難艇（水上オートバイ）によってえい航され、18時25分ごろ箱崎漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
その他の事項	本船は、エンジン駆動のウォータージェットポンプで海水を吸引し、後方のノズルから吐出して推進力を得るようになっており、海水吸入系統にこし器はなく吸い込み口に横棒が1本取り付けられていた。 エンジンは、ウォータージェットポンプの吐出側から分岐した4本のゴムホースが、シリンダブロック、排気管等の各系統に接続されてホースバンドで固定され、それぞれ海水冷却されていたが、本インシデント時、シリンダブロックに接続されていた本件ゴムホースが、同部から外れていた。 ホースバンドは、クリップタイプであり、クリップ反力でトルク管

	<p>理されていた。</p> <p>本船は、本インシデント1週間前にエンジン整備業者がエンジンのオーバーホールを行った際、本インシデント時に外れた本件ゴムホース及びホースバンドを新替えしていた。</p> <p>船長は、エンジン修理後に試運転を1～2回行い、その際、本件ゴムホースが外れることはなかったが、オイルパンからのオイル漏れなどがあったので、本インシデント当時も試運転を行っていた。</p> <p>箱崎漁港には、本インシデント当時、木屑、枯葉、レジ袋など大量のごみが浮いていた。</p>
<p>分析</p> <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、箱崎ふ頭西方沖を航行中、エンジン冷却用の本件ゴムホースが外れたことから、エンジンがオーバーヒートして運転できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p> <p>エンジンは、冷却海水系統にごみを吸い込んで同系統に異常な圧力がかかり、本件ゴムホースが外れた可能性があると考えられるが、同ホースが外れ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>本インシデントは、本船が、箱崎ふ頭西方沖を航行中、エンジン冷却用の本件ゴムホースが外れたため、エンジンがオーバーヒート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"> ・ 推進器に浮遊物を吸い込むおそれのある場所には近づかないこと。