

船舶事故等調査報告書

平成25年11月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013神第94号
事故等種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成25年7月7日（日） 11時30分ごろ
発生場所	滋賀県長浜市姉川河口南西方沖（琵琶湖東部） 長浜市所在の竹生島三等三角点から真方位134°7, 300m付近 （概位 北緯35°22.6′ 東経136°12.1′）
事故等調査の経過	平成25年7月16日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 ^{ゲンアンドケン} GEN & KEN、5トン未満
船舶番号、船舶所有者等	241-17925愛知、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・特殊小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	ウォータージェット推進装置のインペラの破損
事故等の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、竹生島へ向けて琵琶湖東部の彦根市彦根港を出港し、姉川河口南西方沖で主機を止め、写真を撮ったり、水に入ったりした後、平成25年7月7日11時30分ごろ、航行を再開しようとして主機を始動したところ、異音が生じて停止したので、再始動したところ、主機の回転数は上がるものの、前進できない状態となった。 船長は、携帯電話で修理会社の担当者に相談し、同担当者が、救援に向かっていたところ、本船が流されているとの情報を入手して警察に救助の要請を行い、本船は、救助艇にえい航されて彦根港に帰った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 1、視界 良好
その他の事項	水上オートバイは、ウォータージェット推進装置（以下「推進装置」という。）を備え、船底部の吸水口から吸い込んだ水をインペラとジェットポンプ内のベーンで圧縮及び整流し、船尾のステアリングノズルから噴射することで推進力を得るようになっており、主機の駆動力がドライブシャフトに伝えられ、ドライブシャフト船尾端外周部とインペラ中央ボス部の内面にそれぞれ等間隔でつけられたキー状の凹凸（以下「スプライン」という。）をかみ合わせることでインペラに伝達される仕組みになっていた。また、本船のドライブシャフトは鋼製であり、インペラはアルミ合金製であった。 船長は、水上オートバイの操縦経験が浅く、本船を購入したばかり

	<p>であり、本船での遊走は初めてであった。</p> <p>修理会社の担当者は、船長が水上オートバイ操縦の初心者であることを知っており、雨が降った後の河口付近には浮遊物が多く、推進装置に木片等を吸い込む虞があるので近づかないよう、指導しており、本インシデント発生日には、本船の保管場所がある彦根港付近で1人で遊走するものと思っていた。</p> <p>長浜市周辺には、本インシデントの前日と前々日に雨が降っていた。</p> <p>本船の推進装置は、本インシデント後に行われた開放点検の結果、主機及びドライブシャフトには損傷がなかったものの、インペラハウジングとインペラの間には木片等をかみ込んだ痕跡が見られ、インペラの翼が破損するとともに、インペラ側のスプラインが破損し、ドライブシャフトの回転がインペラに伝達できない状態になっていた。</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	あり あり 不明 <p>本船は、琵琶湖東部の姉川河口南西方沖で遊走中、浮遊物を推進装置に吸い込んだことから、インペラのスプラインが損傷し、主機の回転が推進装置に伝達できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、琵琶湖東部の姉川河口南西方沖で遊走中、浮遊物を推進装置に吸い込んだため、インペラのスプラインが損傷し、主機の回転が推進装置に伝達できなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・雨が降った後は浮遊物を推進装置に吸い込む虞があるので、河口付近に近づかないこと。 ・経験に応じた航行計画を立てること。