

船舶インシデント調査報告書

平成26年1月23日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 横山 鐵 男（部会長）

委員 庄 司 邦 昭

委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成25年9月7日（土） 14時30分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市黒島南方沖 佐世保市所在の黒島港沖防波堤東灯台から真方位170° 3.3海里付近 （概位 北緯33° 05.6′ 東経129° 32.4′）
インシデント調査の経過	平成25年9月9日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	モーターボート きくすい、1.4トン 292-39455長崎、個人所有 7.32m (Lr) × 1.75m × 0.43m、FRP ディーゼル機関、52.0kW、平成7年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 39歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成17年12月8日 免許証交付日 平成22年6月25日 （平成27年12月7日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機2番シリンダのピストン及びシリンダライナが焼付き
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、長崎県西海市江ノ島沖から佐世保市船越の定係地に向けて航行中、平成25年9月7日14時30分ごろ黒島南方沖で主機が停止した。 船長は、主機が始動できなくなったので、携帯電話（非防水型）で海上保安部に救助要請を行い、本船は、来援した巡視艇及び水難救済会の救助船にえい航されて定係地に帰った。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.3m
その他の事項	船長は、発航時、主機各部に異常がないことを確認していたが、船底等の状況を確認していなかった。 主機は、本インシデント発生時、通常どおり、回転数毎分約2,500で運転され、冷却水の高温警報装置のブザーが吹鳴しておらず、

	<p>本船は、速力約13ノットで航行していた。</p> <p>プロペラ及びプロペラ軸は、本インシデント後、フジツボ等で表面が覆われていることが確認された。</p> <p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、黒島南方沖を航行中、プロペラ及びプロペラ軸がフジツボ等で表面が覆われている状況において、主機が、通常どおりの回転数で使用されていたことから、ピストン及びシリンダライナが焼き付き、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>主機は、冷却水の高温警報装置が作動するには至っていなかったものの、負荷が高い状態で運転されていたことから、同警報装置の設定温度付近で使用されていた可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、黒島南方沖を航行中、プロペラ及びプロペラ軸がフジツボ等で表面が覆われている状況において、主機が、通常どおりの回転数で使用されていたため、ピストン及びシリンダライナが焼き付き、運転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>
<p>参考</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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"> ・ 適宜に船底、プロペラ軸及びプロペラを点検し、フジツボ等が付着していれば、適切に除去しておくこと。 ・ 主機は適宜に水温計を確認し、要すれば、回転数を減じるなどの適切な措置を採ること。 ・ 防水型の携帯電話を所持しておくことが望ましい。