

船舶事故等調査報告書

平成27年5月28日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014横第112号
事故等種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成26年8月1日 12時30分ごろ
発生場所	三重県鳥羽市神島南方沖 神島港北防波堤灯台から真方位169° 1,095m付近 （概位 北緯34° 32.38′ 東経136° 58.72′）
事故等調査の経過	平成26年8月11日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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 エスプリⅢ、5トン未満（長さ6.31m）
船舶番号、船舶所有者等	240-19679三重、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・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、三重県志摩市へ回航の目的で愛知県田原市のマリーナを出発し、船外機の回転数毎分約2,500で船台をえい航して神島南方を南進中、船長が船外機のオイルランプの点滅を認め、潤滑油が不足したものと思い、船外機を停止した。</p> <p>船長は、船外機の潤滑油量をレベルゲージで確認したところ、規定量が入っていたものの、若干減っていると思い、搭載していた操舵機用潤滑油を補給したところ、オイルランプが点滅から点灯に変わり、船外機が始動してもすぐに停止してしまう状態になった。</p> <p>船長は、整備業者に連絡を取ったところ、始動しないようにとの指示を受け、平成26年8月1日12時30分ごろ航行不能と判断して海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇にえい航されて鳥羽市所在の佐田浜港に入港した。</p> <p>本船は、本インシデント後、整備業者が船外機の潤滑油を抜き取って新しい潤滑油に入れ替えて正常に復帰した。</p>
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約2m
その他の事項	<p>船長は、本船を個人売買で購入した後の初めての航海であり、船外機のオイルランプの意味をよく知らなかった。</p> <p>船長は、船外機用の潤滑油の予備がなかったが、船内にあった操舵機用潤滑油で代用できると思った。</p> <p>船外機は、オイルランプが潤滑油の交換時期（運転時間約100時</p>

	間ごと)に達すると点滅し、船外機内の油圧が1.0kgf/cm ² 以下になると点灯するようになっていた。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし 本船は、神島南方沖を航行中、船長が船外機のオイルランプの点滅を認め、潤滑油が不足しているものと思い込み、船外機に操舵機用潤滑油を補給したことから、潤滑油の粘度が低下して船外機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。 船長は、整備業者に聞くなどして、オイルランプの点滅の意味を理解していれば、本インシデントの発生を防止することができた可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、神島南方沖を航行中、船長が船外機のオイルランプの点滅を認め、潤滑油が不足しているものと思い込み、船外機に操舵機用潤滑油を補給したため、潤滑油の粘度が低下して船外機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・ 船外機の取扱説明書を常備すること。