

# 船舶インシデント調査報告書

平成30年12月19日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成30年2月4日 10時30分ごろ
発生場所	阪神港神戸第2区 神戸第5防波堤東灯台から真方位021°900m付近 (概位 北緯34°41.6′ 東経135°14.6′)
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>たてべ</sup> 建部丸は、南進中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成30年6月8日、主管調査官（神戸事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	プレジャーボート 建部丸、4.1トン
船舶番号、船舶所有者等	260-48970兵庫、建部工業株式会社
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約1.0～1.5m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、神戸灘第5灯浮標付近を南進中、平成30年2月4日10時30分ごろ、主機冷却清水高温度警報が鳴ったので、船長が直ちに減速したが、主機が停止した。</p> <p>船長は、始動を試みたが主機を始動できず、本船が強い西風に流される状況となり、危険を感じて自力での航行を断念し、118番通報を行った。</p> <p>本船は、来援した海上保安庁の監視取締艇により、出港地にえい航された。</p> <p>本船は、出港地で陸揚げされた後、機関整備業者により点検及び修理が行われ、冷却海水ポンプに作動不良が生じて冷却清水温度が上昇し、主機を運転することができなくなったことが判明した。</p> <p>機関製造会社によれば、主機の冷却海水ポンプには、ゴムインペラが使用されていた。</p> <p>船長は、20年以上のプレジャーボートの運航経験があったが、本船の操船は前船舶所有者から要請された本インシデント時が初めてであった。</p> <p>船長は、ふだん、自身が所有する船外機船を操船しており、船内機船の経験が少なかったため、発航前点検項目の船内機冷却水関連事項</p>

	<p>が十分に把握できていなかった。</p> <p>本船は、長らく陸上に保管してあったが、本インシデント発生前、本船の新規登録と定期検査を受けた後、船舶所有者に引き渡された。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、阪神港神戸第2区を南進中、冷却海水ポンプに作動不良が生じたことから、主機の冷却清水温度が上昇し、冷却不良となって主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。</p> <p>冷却海水ポンプは、ゴムインペラの経年劣化により作動不良が生じた可能性があると考えるが、修理業者から情報を得られなかったことから、ゴムインペラの状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、阪神港神戸第2区を南進中、冷却海水ポンプに作動不良が生じたため、主機の冷却清水温度が上昇して冷却不良となって主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。</p>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・長らく陸上に放置してあった船舶は、運航再開前に十分に機関の点検整備を行うこと。</li> <li>・冷却海水ポンプは、定期的な開放整備を行い、揚水能力を適切に維持すること。また、冷却海水ポンプにゴムインペラが使用されている場合、定期的なインペラの状態を確認し、必要に応じて予備と交換すること。</li> <li>・慣れていない船舶に乗船する際は、主機の運転方法及び点検事項を十分に理解してから出航すること。</li> </ul>