

船舶インシデント調査報告書

令和3年10月27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	令和2年10月15日 08時45分ごろ
発生場所	和歌山県 ^{たなべ} 田辺港第3区 番所 ^{ぼんしよ} 鼻灯台から真方位029° 1.2海里付近 (概位 北緯33°42.7′ 東経135°20.7′)
インシデントの概要	プレジャーヨット ^{ラグタイム} RAGTIMEは、航海中、主機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年10月20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手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーヨット RAGTIME、5トン未満（長さ8.46m） 240-17638兵庫、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力11.80kW、回転数 毎分3,400、2気筒、ボア75mm、使用燃料軽油、昭和60年 3月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・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 北西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、機走により約5ノットの対地速力で西北西進中、主機の警報盤で冷却海水高温警報が鳴った。</p> <p>船長は、機関室に入り主機を停止して点検を行ったところ、Vベルト駆動の機付冷却海水ポンプ（以下「本件ポンプ」という。）の付属プーリ（以下「本件プーリ」という。）がポンプ軸端部との結合部分で破損して駆動力が本件ポンプに伝わらなくなっていたことが分かり、自力航行を諦めて118番通報した。</p> <p>本船は、海上保安庁から要請を受けて来援した水難救済会所属船にえい航され、出港地に戻った後、船長が本件ポンプ及び本件プーリを交換した。</p> <p>船長は、本件ポンプ及び本件プーリを交換した際、‘本件ポンプの軸と本件プーリを結合する六角ナット’（以下「本件ナット」という。）に汎用の六角ナット及び平座金（ワッシャー）が使用されており、ねじの緩みと接合部に滑りが生じて本件ポンプの軸と本件プーリに摩耗が進んでいたことを認め、本件ナットを正規品（フランジ付き六角ナット）と交換した。</p>

	<p>船長は、本インシデントの約10日前、破損が生じた本件プーリを交換していたものの、本件ナットが正規品ではないことに気が付かなかった。</p>
分析	<p>本船は、船長が本件プーリの交換時に本件ナットに非正規品が使用されていたことを知らずに主機の運転を継続していたところ、本船が航行中、本件ナットが緩んだことから、本件ポンプの軸と本件プーリとの結合部に滑りが生じて破損し、本件ポンプが吸水不能となり、主機が過熱して使用できなくなったものと推定される。</p>
原因	<p>本インシデントは、船長が本件プーリの交換時に本件ナットに非正規品が使用されていたことを知らずに主機の運転を継続していたところ、本船が航行中、本件ナットが緩んだため、本件ポンプの軸と本件プーリとの結合部に滑りが生じて破損し、本件ポンプが吸水不能となり、主機が過熱して使用できなくなったことにより発生したものと推定される。</p>
再発防止策	<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"> ・ 自身で機関を整備している船長等は、部品組立図等を入手して正しく構造を理解し、適切な形状及び寸法の部品を使用すること。