

船舶インシデント調査報告書

令和4年7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3年10月13日 10時30分ごろ
発生場所	愛媛県松山市怒和島西方沖 津和地港南防波堤灯台から真方位101° 1,640m付近 （概位 北緯33° 58.8′ 東経132° 32.0′）
インシデントの概要	遊漁船第十八龍進丸は、漂泊しようとして機関を後進に掛けた際、アウトドライブが破損し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年2月7日、主管調査官（広島事務所）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	遊漁船 第十八龍進丸、5トン未満（長さ6.18m） 242-14356 広島、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、出力47.80kW、連続最大回転数毎分3,500、使用燃料軽油、4気筒、ボア84mm、昭和56年7月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風 北西、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、怒和島西方沖で漂泊しようとしてクラッチを前進位置から中立位置、後進位置としたところ、突然、アウトドライブ付近から「バカッ」という音がして前後進できなくなった。</p> <p>船長は、アウトドライブを確認すると、アウトドライブ本体が右舷側に傾いてプロペラが回転していない状態であったので、主機を停止してアンカーを入れた後、118番通報で救助を要請した。</p> <p>本船は、巡視艇によって松山市元怒和漁港までえい航された後、広島県呉市にある機関修理業者が手配した船で同修理業者の所までえい航された。</p> <p>アウトドライブは、修理業者が点検したところ、船尾外板に固定されトランサムプレートのアウトドライブを軸で取り付ける左舷側の軸受部に亀裂を生じ、また、右舷側の軸受部（以下「本件軸受部」という。）が破損して同ドライブの軸が脱落し、同ドライブが右舷側に傾き、さらに同ドライブのユニバーサルジョイント部のスプライン軸（他方の軸と嵌合させて動力を伝達する軸）（以下「本件スプライン軸」という。）が主機の中間軸から外れ、主機の動力を伝達できない</p>

	<p>状態となっていた。</p> <p>船長は、本インシデントの約1週間前にドライブユニットを洗岩に衝突させており、その際、水面上からプロペラを確認したものの曲損等がなかったため、そのまま本船を使用していた。</p>
分析	<p>本船は、ドライブユニットが洗岩に衝突した状態で継続使用されていたことから、漂泊しようとして機関を後進に掛けた際、本件軸受部が破損して同ドライブの軸が脱落するとともに、本件スプライン軸が外れ、主機の動力が同ドライブに伝達できなくなり、運航不能となったものと推定される。</p> <p>船長は、本インシデントの約1週間前にドライブユニットを洗岩に衝突させた際、水面上からプロペラを確認したものの曲損等がなかったことから、本船を継続使用したものと考えられる。</p> <p>本件軸受部は、左舷側の軸受部にも亀裂があることから、本インシデントの約1週間前にドライブユニットを洗岩に衝突させた際に両舷の軸受部に亀裂を生じ、その後、本船が継続して使用されて亀裂が進行し、機関を後進に掛けた際の反動で破損したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、ドライブユニットが洗岩に衝突した状態で継続使用されていたため、漂泊しようとして機関を後進に掛けた際、本件軸受部が破損して同ドライブの軸が脱落するとともに、本件スプライン軸が外れ、主機の動力が同ドライブ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>
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"> ・ 船長は、推進器を洗岩等に衝突させた際には、水面上からのプロペラの目視点検を行うだけでなく、機関整備業者に依頼するなどして取付け部等の点検を行うこと。