

船舶インシデント調査報告書

令和5年11月15日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

| | |
|----------------------------------|---|
| インシデント種類 | 運航阻害 |
| 発生日時 | 令和5年5月12日 12時43分ごろ |
| 発生場所 | 北海道 ^{おたる} 小樽市高島岬西北西方沖 日和山 ^{ひよりやま} 灯台から真方位285° 1,430m付近 (概位 北緯43° 14.5′ 東経140° 59.9′) |
| インシデントの概要 | 旅客船 ^{ウッディスマイル} Woody Smileは、航行中、船外機のプロペラが後進側に回らなくなった際、自力での航行を諦め、運航が阻害された。 |
| インシデント調査の経過 | 令和5年5月15日、主管調査官（函館事務所）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 | 旅客船 Woody Smile、5トン未満（長さ9.81m） 200-33501北海道、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力110.30kW、回転数 毎分5,500、4気筒、ボア94.0mm、使用燃料ガソリン、令和 元年6月機関製造、昭和63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 曇り、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.2m |
| インシデントの経過 | <p>本船は、船長が1人で乗り組み、旅客10人を乗せ、ニセコ^{しやこたん}積丹小樽海岸国定公園（積丹小樽海岸地区）内の海岸線を遊覧する目的で、北海道小樽市小樽港を出航した。</p> <p>本船は、船長が船首部にある操縦席で操船し、景勝地の一つである赤岩山を望む海岸線を遊覧しながら、水深約17mの海域を「青の洞窟」と称される最大の見所に向けて約16ノットの対地速力で西進中、船外機から異音が生じた。</p> <p>船長は、船外機を停止後、チルトアップしてプロペラを点検し、何ら異常がないことを確認した後、船外機を戻して試運転を行ったところ、プロペラが前進側には回転するものの、下部ドライブからの異音があり、後進側に回転しないことを認めた。</p> <p>船長は、後進が使えないと青の洞窟内には入られず、また、旅客の安全の確保が最優先と判断し、自力での航行を断念して直ちに投錨した後、安全管理規程に基づき、事務所に連絡するとともに118番通報を行った。</p> <p>船長は、全ての旅客が来援した北海道警察の警備艇に移乗したことを確認し、小樽港に向けて帰港する警備艇を見送った後、本船は、来</p> |

| | |
|---------------------|--|
| | <p>援した海上保安庁の巡視艇にえい航されて小樽港に戻った。</p> <p>船長は、平成13年ごろ本船を中古で購入するとともに、「青の洞窟ツアー」の運営を初め、本インシデント当時、本船を専ら僚船2隻の代船などに使用し、月に10便ほど運航していた。</p> <p>本船の船外機は、令和4年4月に船長が新品で購入して換装され、本インシデント発生時の運転時間が約880時間であり、下部ドライブ機構の一つである「ドッグクラッチ」（以下「本件部品」という。）によって前後進を切り換えていた。</p> <p>船長は、船外機を換装した頃、本船を作業船として運航しており、船外機を後進の状態では他船や長さ約1kmのオイルフェンスをえい航していたので、本インシデント後、それらの作業が本件部品等に大きな負担となり、各部品の劣化を早めたのではないかと考えた。</p> <p>本船は、後日、機関整備会社が船外機の修理を行った際、下部ドライブを完備品と交換した。</p> <p>機関整備会社の担当者は、下部ドライブの全開放（オーバーホール）の推奨整備間隔が約5,000時間とされているところ、本船のように洞窟内を遊覧するなど船外機の前後進を頻りに切り換えて操船を行っていたことが、本件部品に比較的早く劣化が進み、破損させた可能性があると考えた。</p> |
| <p>分析</p> | <p>本船は、船長が本件部品等の劣化が進んでいることに気付かずに運航を続けていた状況下、青の洞窟に向けて西進中、船外機に異音が生じた後にプロペラが後進側に回らなくなったことから、船長が旅客の安全を考慮して自力での航行を断念し、運航が阻害されたものと考えられる。</p> <p>本船の船外機は、作業船として使用中に後進で航行を続けていたこと、及び洞窟内の遊覧時など前後進を頻りに切り換えて運航していたことから、本件部品等のクラッチ関連部品の劣化が比較的早く進んで破損（欠損）し、運転すると異音が生じるとともに、プロペラを後進側に回すことができなくなったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本インシデントは、船長が本件部品等の劣化が進んでいることに気付かずに運航を続けていた状況下、本船が青の洞窟に向けて西進中、船外機に異音が生じた後にプロペラが後進側に回らなくなったため、船長が自力での航行を断念したことにより発生したものと考えられる。</p> |
| <p>再発防止策</p> | <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"> ・ 船外機の取扱者は、前後進を頻りに切り換えて運航する必要がある場合、下部ドライブ機構（主にクラッチ関連のギア歯面）の総点検を早めに行うことが望ましい。 |