

船舶インシデント調査報告書

令和5年3月22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4年8月15日 14時40分ごろ
発生場所	東京都新島村式根島北方沖 野伏港ふ頭灯台から真方位054°1,100m付近 （概位 北緯34°20.4′ 東経139°13.6′）
インシデントの概要	水上オートバイ ^{フェアレディ} Fairladyは、航行中、主機が始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年9月7日、主管調査官（横浜事務所）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	水上オートバイ Fairlady、5トン未満（長さ2.51m） 230-46505東京、個人所有 ガソリン機関、船内機、2サイクル、出力106.65kW、回転数 毎分7,000、3気筒、ボア80mm、使用燃料ガソリン、平成 15年5月進水
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 曇り、風向 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約2.0m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人の操縦するもう1隻の水上オートバイと2隻で、式根島所在の小浜港を出航し、同港北方沖で主機を中立運転として通航船の航行を待機したのち、船長が主機の回転数を上げて加速しようとしたところ、突然主機が停止した。</p> <p>本船は、船長が何度も再始動を試みたが、セルモーターは回るものの始動できず、航行不能と判断して、友人の水上オートバイにえい航を依頼し、帰航を開始した。</p> <p>船長は、えい航されているうちに、波が高く、風と潮流に流されて式根島が遠くなっていくのに気付き、また、本船の動揺が大きく、洋上で修理することが危険だと判断して、本船の保管を依頼している業者に携帯電話で救助を依頼し、来援した同業者の知人の船舶に救助された。</p> <p>船長及び来援した船舶の船長は、波が高くて危険なので本船のえい航を断念し、本船をその場に残して友人の水上オートバイとともに小浜港に帰港した。</p> <p>船長及び友人は、海上が平穏になってから数日間、式根島の周辺海域で本船を探したが発見できなかった。</p>

	<p>船長は、今回、約1年ぶりに本船を始動させた際、排気ガスに白煙が多く、潤滑油が過剰に供給されていると感じていたが、航走しているうちに主機が暖まり、状態が良くなると思っていた。</p> <p>船長は、本船が洋上で主機を中立運転として通航船の航行を待機している間に主機が冷え、その状態で加速したので点火プラグがかぶった状態になり、主機が停止したと思った。</p> <p>船長は、自動車の整備を職業としており、主機の整備状況は把握していたが、波が高い状態において洋上で修理することが危険であることを認識していなかった。</p> <p>船長は、事前に航行する気象、海象を天気図等で確認していたが、航行に支障があるほど波が高くなるとは思わなかった。</p>
分析	<p>本船は、波高約2.0mの状況下、船長が、約1年間主機を使用しておらず、潤滑油が多く供給されている状態で出航したことから、洋上で主機を中立運転として通航船の航行を待機している間に主機が冷え、加速された際、点火プラグがかぶった状態になり、主機が停止して再始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、波高約2.0mの状況下、船長が、約1年間主機を使用しておらず、潤滑油が多く供給されている状態で出航したため、本船が、洋上で主機を中立運転として通航船の航行を待機している間に主機が冷え、加速された際、点火プラグがかぶった状態になり、主機が停止し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、主機を長期間使用していない場合、主機に排気ガスの色等の状態から、少しでも不具合を認めた場合、改善されるまで出航を控えること。 ・ 船長は、出航前に航行する海域の気象及び海象を把握し、波が高くなると予測される場合は出航を取りやめること。