

船舶インシデント調査報告書

令和6年10月23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5年7月14日 11時10分ごろ
発生場所	北海道釧路市釧路港南西方沖 開発局釧路港西港区島防波堤東灯台から真方位171° 1.8海里付近 (概位 北緯42° 57.0′ 東経144° 19.0′)
インシデントの概要	プレジャーヨット ^{ヤヨイ} YAYOI 弥生は、航行中、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	令和5年7月26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	プレジャーヨット YAYOI 弥生、5トン未満（長さ8.94m） 235-15926北海道、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力17.65kW、使用燃料軽油、3気筒、ボア75mm、回転数毎分3,450
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 霧、風向 南南東、風速 約1m/s、視程 約1km 海象：波高 約0.5m
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4人を乗せ、船長の家族に譲渡の目的で、寄港地となる釧路港に向け、北海道^{とよころ}豊頃町大津漁港を出港した。</p> <p>船長は、約6.5ノットの対地速力とし、09時45分ごろ釧路港南西方沖を航行中、主機のドライブ機構（以下単に「ドライブ」という。）から異音を聞き、船体等で異常な振動を感じたが、続航した。</p> <p>船長は、10時40分ごろ速力が低下してドライブから異音を聞き、海面を見たところ、藻等が浮遊していることを認め、停船させて同乗者と共に舵に付着した藻等をポートフックで取り除いていた際、ロープが周囲に浮かんでいることを認めた。</p> <p>船長は、プロペラにロープが絡まっていると思い、ドライブを前後進に入れて同ロープを除去しようとしたが、除去できず、釧路港に近いので、入港した後、プロペラ等を点検することとし、藻等を避けながら速力を下げて航行を再開したところ、船尾部から衝撃を生じて異音を聞き、船内機が停止したのを確認した。</p> <p>船長は、航行を断念し、同乗者が釧路市内の企業所有の船舶に^いえい航を依頼し、同企業の岸壁に着いた。</p>

	<p>本船のプロペラは、海水面から約1mの深さに位置していた。(図1参照)</p> <p>図1 プロペラ等の状況(イメージ)</p> <p>本船は、上架して点検した際、プロペラにロープ(直径約18~20mm)が絡まり、ドライブのクラッチに焼損が認められた。</p> <p>船内機製造会社代理店担当者によれば、クラッチは、プロペラにロープ等が絡まると同クラッチ内の駆動部と従動部とに滑りを生じるなどによって、焼損するとのことであった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、釧路港南西方沖を航行中、船長が、ドライブから異音を聞き、プロペラにロープが絡まったと思ったものの、付近の釧路港で同ロープを除去しようと状況を確認しないまま航行したことから、クラッチが焼損し、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>クラッチは、プロペラにロープが絡まり、駆動部と従動部に滑りを生じたことから、焼損したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、釧路港南西方沖を航行中、船長が、ドライブから異音を聞き、プロペラにロープが絡まったと思ったものの、付近の釧路港で同ロープを除去しようと状況を確認しないまま航行したため、クラッチが焼損し、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>
<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"> ・ヨットの船長は、ロープ等が浮遊する中を航行すると絡索等のおそれがあるので、可能な限り避けて航行すること。 ・ヨットの船長は、航行中、主機に異常を認めた場合には速やかに原因を調査し、むやみに航行しないこと。