

船舶インシデント調査報告書

令和3年1月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	令和2年5月23日 17時00分ごろ
発生場所	千葉県鋸南町保田漁港西北西方沖 保田港防波堤灯台から真方位293° 250m付近 （概位 北緯35° 08.0′ 東経139° 49.9′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{オハナ} Ohanaは、西進中、主機の潤滑油が漏えいして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2年6月19日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート Ohana、5トン未満（長さ7.52m） 232-13269神奈川、個人所有 7.52m (Lr) × 3.05m × 1.75m、FRP ディーゼル機関（船内外機）、110.33kW、昭和62年7月 4サイクル、回転数毎分3,250、4気筒、ボア104mm、使用 燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長 男性 54歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年7月18日 免許証交付日 令和元年7月11日 （令和6年7月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：波高 約1.0m
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人2人を乗せ、クルージングの目的で令和2年5月23日09時30分ごろ神奈川県横浜市中区所在のマリーナを出航し、観音崎沖を航行中、12時30分ごろ主機の油圧低下警報が発せられ、主機が停止した。 船長は、機関室内を調査したところ、主機のオイルミスト管から機関室内に潤滑油が漏えいしており、潤滑油がレベルゲージで僅かに確

	<p>認できる程度まで減少しているのを認めた。</p> <p>本船は、船長が航行を継続するのは不可能だと判断し、友人が近くの神奈川県横須賀市所在のマリーナに携帯電話で連絡し、間もなく来援した同マリーナのボートにえい航され、同マリーナの棧橋に着岸した。</p> <p>本船は、船長が、潤滑油が噴出した原因を調査したが判明せず、潤滑油を約7ℓ 補給したところ、主機を始動することができて潤滑油も噴出しないので、このまま航行を継続することが可能であると判断し、もう1人の友人を乗船させる目的で保田漁港向け、マリーナを出航した。</p> <p>本船は、保田漁港西北西沖を西進中、17時00分ごろ主機の油圧低下警報が発せられ、主機が停止した。</p> <p>船長が、機関室内を調査したところ、主機のオイルミスト管から機関室内に潤滑油が噴出しているのを認め、潤滑油がレベルゲージで確認できないほど減少し、ほぼ空の状態であることを確認した。</p> <p>本船は、船長が、航行を継続するのは不可能だと判断し、岸壁で待っていた友人に携帯電話で救助を依頼し、友人が近くのマリーナ（保田マリーナ、以下「本件マリーナ」という。）に行って救助を要請し、間もなく来援した本件マリーナのボートにえい航され、本件マリーナの棧橋に着岸した。</p> <p>岸壁を通行していた通行人は、本船が運航不能であることを目撃し、海上保安庁に本インシデントの発生を通報した。</p> <p>本件マリーナの機関修理担当者は、潤滑油噴出の原因を調査したところ、主機の船首から順に番号が付与されているシリンダの3番及び4番シリンダのピストンリングが固着し、燃焼ガスがクランク室内に漏れてクランク室内の圧力が上昇し、オイルミスト管から潤滑油が噴出したと判断した。</p> <p>本船は、本件マリーナに陸揚げされた後、後日主機が換装された。（付図1 インシデント発生場所概略図、写真1 本船、写真2 機関室 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、令和元年6月に本船を購入した後、月に約2回、1回あたり2時間程度航行しており、購入してから本インシデント発生時までの主機の使用時間は40時間程度で、2時間以上航行するのは今回が初めてであった。</p> <p>船長は、本船を購入した際、本船はしばらくの期間使用されていない旨の説明を受けていた。</p> <p>船長は、本インシデント発生まで潤滑油の減少量はやや多いと感じていたものの、ふだんの航行に不具合は感じていなかった。</p> <p>本船の主機の必要な潤滑油量は、10ℓであった。</p> <p>船長は、最初にマリーナに着岸した際、同マリーナの機関修理担当</p>

	<p>者から陸揚げして潤滑油漏えいの原因を調査する旨の打診を受けたが、潤滑油を補給すれば、定係地まで帰航できると思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、主機の3番及び4番シリンダのピストンリングが固着してクランクケース内に燃焼ガスが漏れている状態で出航し、航行を続けたことから、主機のオイルミスト管から潤滑油が噴出し、保田漁港西北西沖を西進中、クランク室内の潤滑油がほぼ空となって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>船長は、潤滑油を補給したところ主機が動いたのでこのまま帰航できると思い、出航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、主機の3番及び4番シリンダのピストンリングが固着してクランクケース内に燃焼ガスが漏れている状態で出航し、航行を続けたため、主機のオイルミスト管から潤滑油が噴出し、保田漁港西北西沖を西進中、クランク室内の潤滑油がほぼ空となって主機の運転ができなくなり、運航不能と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"> ・ 船長は、主機の不具合が発生した場合、原因が解らない状態で出航しないこと。 ・ 船長は、普段から主機の整備を十分行い、潤滑油消費量等を把握しておくこと。

付図1 インシデント発生場所概略図

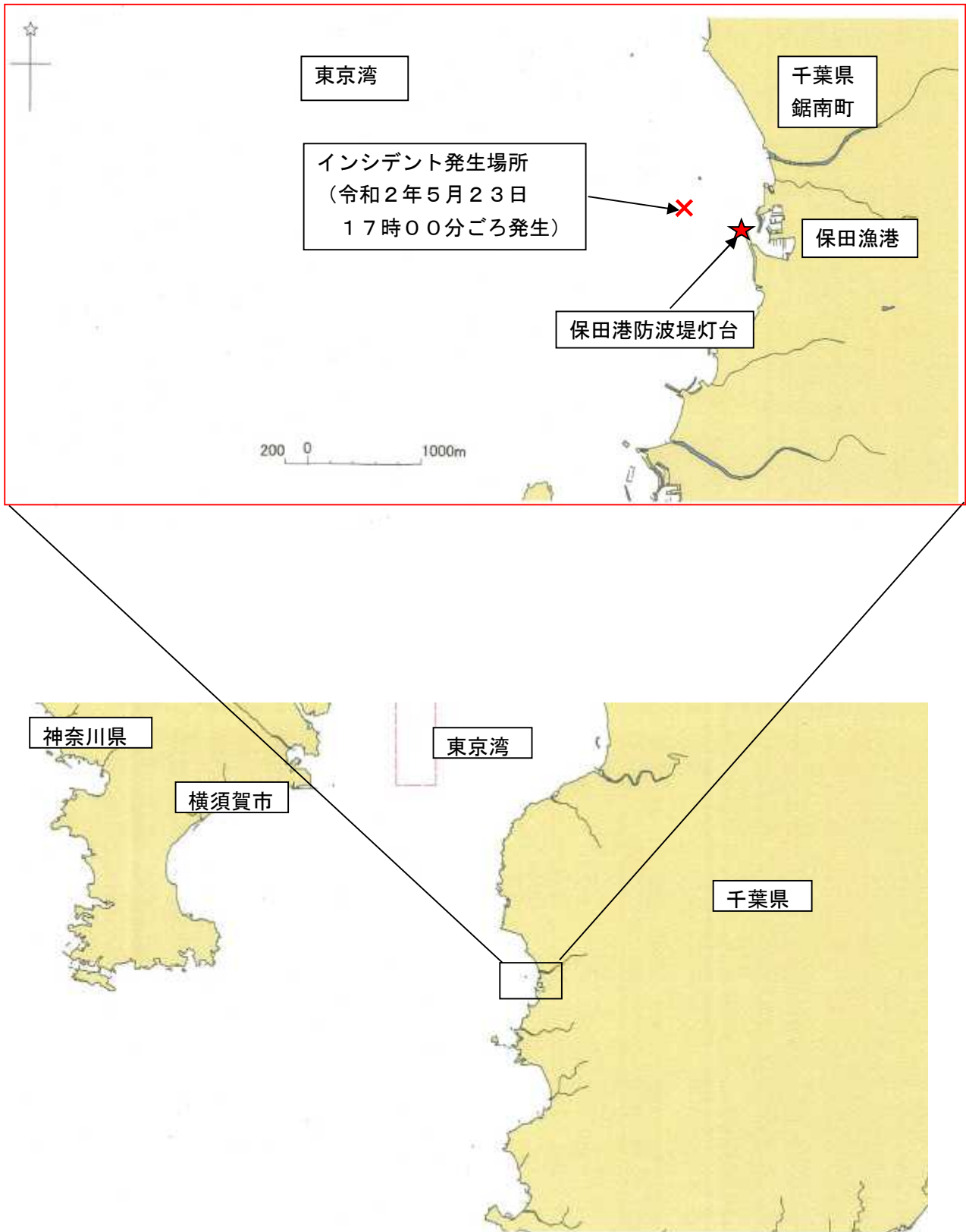


写真1 本船



写真2 機関室

