

## 船舶インシデント調査報告書

平成27年4月30日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 庄 司 邦 昭（部会長）  
 委員 小須田 敏  
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成26年5月18日 06時10分ごろ
発生場所	愛知県田原市伊良湖岬西南西方沖の横瀬 伊良湖岬灯台から真方位255°3海里付近 （概位 北緯34°34.00′ 東経136°57.50′）
インシデント調査の経過	平成26年5月20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。
<b>事実情報</b> 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 <sup>けんじ</sup> 健司、5トン未満 240-31676愛知、個人所有 6.80m (Lr) × 2.56m × 1.09m、FRP ガソリン機関、110.30kW、平成4年6月
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22年10月4日 免許証交付日 平成22年10月4日 （平成27年10月3日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、釣りの目的で、愛知県田原市姫島港を出発し、田原市伊良湖岬の西南西方沖の横瀬に向かった。 本船は、横瀬に到着し、船外機をアイドリング運転（回転数毎分約700）として漂泊していたところ、平成26年5月18日06時10分ごろ船外機がカラカラという異音を発して停止した。 船長は、船外機を始動しようとしたができず、ピストンが焼き付いたと判断して自力航行を断念し、118番通報した。 本船は、来援した海上保安部の巡視艇に、えい航され、田原市伊良湖港に到着した。 船外機は、本インシデント後、マリーナの担当者が開放点検したところ、セルモータが焼損していることが判明した。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 2、視界 良好

	海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の末期
その他の事項	<p>船外機は、セルモータ（直流モータ）により始動し、手動による始動装置は付いていなかった。</p> <p>船長は、本船を釣り等の目的で週に1回程度使用しており、約2年6か月前に船外機を新替えしてから水没等の経験はなく、ふだん本船に船外機を取り付けた状態で係留していた。</p> <p>セルモータは、始動スイッチをオンとしている間、バッテリーから給電され、軸が飛び出して先端の小歯車（以下「ピニオンギヤ」という。）が船外機のフライホイールの歯車とかみ合い、船外機を始動できるようになっていた。</p> <p>セルモータは、内部に組み込まれた始動リレーの誤作動等により、船外機の運転中に軸が飛び出すと、ピニオンギヤが船外機のフライホイールと接触して軸が高速回転し、逆に発電機となり、焼損するおそれがあった。</p> <p>船外機は、マリーナの担当者がセルモータを新替えして船外機を復旧した。修理会社が焼損したセルモータを開放点検した結果、ブラシホルダが焼損しており、絶縁不良を生じていることが判明した。</p>
分析 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>なし</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、横瀬において、船外機をアイドリング運転として漂流中、船外機のセルモータが焼損したことから、船外機の運転ができなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p> <p>セルモータは、船外機が、アイドリング運転中、カラカラという異音を発し、停止したことから、始動リレーの誤作動等により、軸が飛び出し、ピニオンギヤが運転中の船外機のフライホイールに接触して焼損した可能性があると考えられるが、焼損に至る状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	本インシデントは、本船が、横瀬において、船外機をアイドリング運転として漂流中、船外機のセルモータが焼損したため、船外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。
参考	<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"> <li>・セルモータは、整備業者に依頼するなどして定期的に開放点検を行うこと。</li> <li>・船外機は、使用しないときには、直接潮風に当たらないよう陸上施設に保管することが望ましい。</li> <li>・緊急事態に備え、補助の船外機を用意することが望ましい。</li> </ul>