

## 船舶事故等調査報告書

平成27年4月23日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2014長第106号
事故等種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成26年10月30日 16時30分ごろ
発生場所	長崎県佐世保市長南風島北西方沖（九十九島湾） 九十九島湾大崎防波堤灯台から真方位146° 1.4海里付近 （概位 北緯33°08.82′ 東経129°39.45′）
事故等調査の経過	平成26年11月26日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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	プレジャーボート 武善丸、5トン未満（長さ5.56m）
船舶番号、船舶所有者等	292-48198長崎、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型船舶操縦士
死傷者等	なし
損傷	なし
事故等の経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、約30km/hの速力で長南風島北西方沖を航行中、平成26年10月30日16時30分ごろ、船長が、主機（船外機）の操縦レバーを前進側に押し増速したところ、主機が、ガーガーという異音を発し、操縦レバーを中立に戻すことができず、停止した。</p> <p>船長は、主機の始動を再三試みたものの、始動できなかったため、海上保安庁に118番通報して救助を求め、本船は、来援した長崎県水難救済会所属の船舶に佐世保市船越の係留地へえい航された。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 曇り、風向 北西、風速 約1m/s、視界 良好</p> <p>海象：海上 平穏</p>
その他の事項	<p>船長は、平成20年10月、中古の本船及び船外機を購入し、月に2回程度、九十九島湾で魚釣りを行っていた。</p> <p>主機は、クラッチと速力調整の機能が一体となったシングルレバー方式が採用されており、操縦レバーを中立の状態から前に押しクラッチが前進側に入り、更にレバーを押ししていくと機関回転数が上がるようになっていた。</p> <p>船長は、船舶整備業者に依頼して、半年ごとに船体、推進器等の付着物（フジツボ等）を除去し、半年前に潤滑油を交換するとともに、出港前には、自身で潤滑油及び冷却水の点検を行っており、本事故当日朝の出航前点検では、主機に異常は見当たらなかった。</p>
分析	
乗組員等の関与	なし

<p>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 なし</p> <p>本船は、長南風島北西方沖を航行中、船長が主機を増速した後、操縦レバーが作動不良になったことから、主機の制御ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船は、主機が、異音を発して操縦レバーの操作ができなくなり、停止したことから、クラッチが損傷した可能性があると考えられるが、本インシデント後、クラッチが開放点検されなかったので、損傷した状況を明らかにすることはできなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、長南風島北西方沖を航行中、船長が主機を増速した後、操縦レバーが作動不良になったため、主機の制御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><b>参考</b></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"> <li>・ 操縦レバーは、整備業者に依頼するなどして、定期的に開放整備及び部品交換を行うことが望ましい。</li> </ul>