

## 船舶インシデント調査報告書

令和2年5月27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（推進器故障）
発生日時	令和元年11月6日 12時36分ごろ
発生場所	銚子港北方沖 銚子港東防波堤川口灯台から真方位041°1,100m付近 （概位 北緯35°45.6′ 東経140°52.1′）
インシデントの概要	遊漁船シーフリーは、航行中、プロペラが回転しなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和元年11月28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	遊漁船 シーフリー、3.93トン（長さ9.40m） 200-23865千葉、伊東潜水工業株式会社 ディーゼル機関（船内外機）、4サイクル、出力110.30kW、回 転数毎分3,250、6気筒、ボア104mm、使用燃料軽油
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 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長1人が乗り組み、友人1人を乗せ、クラッチレバーを中立の位置にして漂泊し、釣りを行った後、帰航の目的で発進しようと同レバーを前進側に入れたものの、プロペラが回転しない状態となり、運航不能となった。</p> <p>船長は、機関室内を確認したところ、主機とプロペラ軸を接合しているボールスプライン（以下「本件スプライン」という。）の軸部が破断して脱落し、プロペラ軸が回転していない状況を認めた。</p> <p>本船は、船長が航行不能と判断して海上保安庁に通報し、来援した巡視艇により茨城県神栖市波崎新港にえい航された。</p> <p>機関修理業者は、本件スプラインに取り付けられたOリング（以下「本件Oリング」という。）が経年劣化し、本件スプラインのベアリングが水分の流入により発錆して回転トルクに耐えられず、軸部が破断に至ったと判断した。</p> <p>本件Oリングは、主機の取扱説明書で2年毎の交換が推奨されていたが、本船では5年以上交換されていなかった。</p>
分析	本船は、本件Oリングが適切な時期に交換されていない状況下、本件Oリングが劣化して水分が本件スプライン内に流入し、本件スプラインのベアリングが発錆して前進とした際の回転トルクに耐えられ

	<p>ず、本件スプラインの軸部が破断したことから、プロペラ軸が回転しなくなり、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、本船が、本件リングが適切な時期に交換されていない状況下、本件リングが劣化して水分が本件スプライン内に流入し、本件スプラインのベアリングが発錆して前進とした際の回転トルクに耐えられず、本件スプラインの軸部が破断したため、プロペラ軸が回転しなくなっ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"> <li>・ ゴム等の消耗品は、定期的に点検を実施し、異常がないことを確認し、推奨された周期で交換を行うこと。</li> </ul>