

船舶インシデント調査報告書

令和2年7月22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8月4日 11時30分ごろ
発生場所	福井県 ^{おぼま} 小浜市矢代漁港北方沖 田 ^{たがらす} 烏港明神鼻灯台から真方位269° 1.1海里付近 (概位 北緯35° 32.5′ 東経135° 48.3′)
インシデントの概要	ミニボート（船名なし）は、漂流中、推進器が回転しなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和元年9月3日、主管調査官（神戸事務所）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	ミニボート（船名なし）、総トン数なし（長さ約3m） なし、個人所有
乗組員等に関する情報	操縦者
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	本船は、操縦者ほか1人が乗り、漂流中、帰航しようとして船外機を始動し、クラッチレバーを前進方向にした際、プロペラが回転せず、運航不能となった。 操縦者は、プロペラにロープ等が絡んだ様子もなく、原因が分からなかったが、本インシデント後、プロペラを固定しているシャープピンが折損していたので、新替えした。
分析	本船は、漂流中、帰航しようとして船外機を始動し、クラッチレバーを前進方向に操作した際、シャープピンが折損したことから、プロペラが回転しなくなり、運航不能となったものと推定される。
原因	本インシデントは、本船が漂流中、帰航しようとして船外機を始動し、クラッチレバーを前進方向に操作した際、シャープピンが折損したため、プロペラが回転しなくなったことにより発生したものと推定される。
再発防止策	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。 ・ 船長又は操縦者は、プロペラの定期点検時に、シャープピンを併せて確認し、必要に応じて交換することが望ましい。 ・ 船長は、予備のシャープピン及び留めピンを船内に常備し、交換手順にも慣れておくことが望ましい。