

## 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24日 16時20分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市壱岐島南西方沖 壱岐大瀬灯台から真方位260° 2.2海里付近 (概位 北緯33° 44.8′ 東経129° 36.1′)
インシデントの概要	プレジャーボートハンターは、航行中、プロペラが停止し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和元年8月27日、主管調査官（門司事務所）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	プレジャーボート ハンター、2.7トン
船舶番号、船舶所有者等	290-51960佐賀、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	アウトドライブのギアに破損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、釣り場を移動しようと南東進中、少し衝撃音がしたので、船長がアウトドライブ（以下「本件アウトドライブ」という。）をチルトアップして点検を行ったところ、クランク軸は回転していたが、プロペラが停止していた。</p> <p>本船は、船長が、海上保安庁に本インシデントの発生を通報し、壱岐市郷ノ浦港にえい航された。</p> <p>本船は、後日、修理を行い、本件アウトドライブの駆動軸及びプロペラ軸のかん合部のそれぞれのギア（以下「本件ギア」という。）に破損及び切損が認められたほか、歯面にさびが認められ、そのほかには顕著な損傷等が認められなかった。</p> <p>本件アウトドライブの製造会社によると、船体との固定部及び可動部間のラバープロテクター、並びにプロペラ軸周囲のオイルシールなどを長期間（1年以上）使用すると、外部から衝撃を受けた時などに亀裂等を生じ、そこから浸入した海水によって潤滑油の性能が低下して潤滑不良が起こり、ギアの歯面が損傷して破損に至ることがある。</p> <p>本件アウトドライブの製造会社の取扱説明書には、ラバープロテクターなど備品を毎日目視点検を行って異常がなくても1年毎に交換し、また、潤滑油を、使用時間500時間又は6ヶ月毎に交換するように記載されていた。</p> <p>本船は、船長が約2年前に購入して使用し、これまで本件アウトド</p>

	<p>ライブの目視点検を出航時などに行い、不具合は認められなかったの で、備品（消耗品）及び潤滑油の交換などを行っていなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、航行中、本件アウトドライブの本件ギアが破損したことから、プロペラが停止したものと考えられる。</p> <p>本件ギアは、船体との固定部及び可動部間のラバープロテクター又はプロペラ軸周囲のオイルシールの付近などから海水が浸入したことから、潤滑油の潤滑不良が起こり、本件ギアの歯面の損傷が拡大して破損等に至った可能性が考えられるが、ギアが破損した状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、航行中、本件アウトドライブの本件ギアが破損したため、プロペラが停止したことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 定期検査に合わせて、定期的にアウトドライブの点検を実施することが望ましい。</li> <li>・ アウトドライブの取扱説明書に記載されているラバープロテクターなどの備品を目視点検して海水の浸入がないことを確認し、また、定期的に潤滑油を交換すること。</li> </ul>