

船舶インシデント調査報告書

令和2年8月26日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航阻害
発生日時	令和元年10月15日 10時30分ごろ
発生場所	長崎県佐世保港 高後埼灯台から真方位110° 2.2海里付近 (概位 北緯33°05.4' 東経129°42.5')
インシデントの概要	プレジャーボート勝吉丸は、錨泊中、船外機を始動することができずに、運航が阻害された。
インシデント調査の経過	令和元年10月24日、主管調査官（長崎事務所）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	プレジャーボート 勝吉丸、5トン未満（長さ5.13m） 292-37949長崎、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力5.88kW、回転数毎分 5,000、2気筒、ボア55mm、使用燃料ガソリン、平成5年1 1月進水
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 曇り、風向 北、風力 3、視界 良好 海象：潮汐 下げ潮の初期
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣りをして錨泊中、風が強くなり波も高くなってきたので帰港しようとしたが、船外機を始動することができなかった。</p> <p>本船は、船長が、バッテリーの過放電と思い、家族に船外機が始動しないことを連絡し、家族の118番通報により来援した海上保安庁の巡視艇によりえい航された。</p> <p>本船は、本インシデント後、販売業者によりバッテリー及び船外機の点検が実施されたが、不具合はなく、正常に始動できたので、船外機を始動する際にシフトレバーが中立の位置にあるか確認しないまま始動操作を行っていたと判断された。</p> <p>船長は、船外機を始動する際、天候が悪化してきたので早く帰港しなければと焦っており、手順どおりに始動操作を行っていなかったのではないかと、本インシデント後に思った。</p> <p>船外機の取扱説明書には、始動における注意事項として、次のとおり記載されていた。</p> <p>スタータロック機構により、シフトレバーが中立(N)以外の位置では、始動ができません。</p>

分析	本船は、錨泊中、風が強まって波が高くなる状況下、船長が、早く帰港しなければと焦って、シフトレバーが中立の位置にない状態で始動操作を続けたことから、船外機を始動することができず、運航が阻害されたものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が錨泊中、風が強まって波が高くなる状況下、船長が、シフトレバーが中立の位置にない状態で始動操作を続けたため、船外機を始動することができなかったことにより発生したものと考えられる。
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。 <ul style="list-style-type: none">・ 船外機の取扱説明書を熟読し、始動手順を理解しておくこと。・ 船外機を始動する際、シフトレバーが中立の位置にあるか確認してから操作を行うこと。