

船舶インシデント調査報告書

令和2年9月16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（機関故障）
発生日時	令和2年3月22日 12時00分ごろ
発生場所	徳島県阿南市 ^{たちばな} 橘港 橘港電発揚炭棧橋沖A灯標から真方位259° 160m付近 （概位 北緯33° 51.2′ 東経134° 40.3′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{べに} 紅ほっぺは、漂泊中、船外機が使用できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年3月24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	プレジャーボート 紅ほっぺ、0.4トン 294-25869徳島、個人所有 ガソリン機関、船外機、2サイクル、出力29.4kW、回転数毎分 5,500、3気筒、ボア68mm、使用燃料ガソリン
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、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、同乗者2人を乗せ、釣り場に到着して船外機を停止してから約10分後、釣り場を移動しようとした際、船外機が始動できなかった。</p> <p>船長は、船外機（TLDI機関）の内部を点検したところ、燃料油噴霧空気用往復動型空気圧縮機（以下「本件空気圧縮機」という。）を駆動するVベルトが切断しており、自力航行ができないと判断して118番通報し、来援した海上保安庁所属船艇によりえい航されて出航地に戻った。</p> <p>船長は、船外機を令和2年2月に中古で購入しており、本インシデント後に船外機の点検を行った結果、本件空気圧縮機の接続棒が折損しており、また、‘接続棒のクランク軸受に使用されている針状コロ軸受’（以下「本件軸受」という。）が装着されていないことが判明した。</p> <p>船長は、本件軸受が装備されていなかったことが原因で接続棒の大端部の内周が摩耗した結果、ピストンの軸心がずれてシリンダライナの摺動面^{しゅうどう}に接触し続け、Vベルトの荷重が高まり同ベルトの切断に至ったと思った。</p> <p>本船は、月に約20時間船外機を運転していたが、船外機の取扱説</p>

	<p>明書で運転時間約300時間ごとに推奨している総開放整備（オーバーホール）の記録が残っていなかった。</p>
分析	<p>本船は、船外機に本件軸受が装着されていない状態で運航を続けたことから、船外機を始動した際、本件空気圧縮機が破損し、船外機の運転ができなくなり、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、船外機に本件軸受が装着されていない状態で運航を続けたため、船外機を始動した際、本件空気圧縮機が破損し、船外機の運転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>
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"> ・ 船舶所有者は、中古の船外機を購入して使用を開始する際、事前に整備状況等を確認し、整備来歴が不確かな場合は総開放整備（オーバーホール）を行うことが望ましい。