

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6日 11時00分ごろ
発生場所	熊本県上天草市野釜島南西方沖 鳩之釜港3号防波堤南灯台から真方位260° 1.3海里付近 (概位 北緯32°34.6′ 東経130°22.7′)
インシデントの概要	ミニボート（船名なし）は、漂流中、船外機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年4月8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	ミニボート（船名なし）、総トン数なし（長さ約2.95m） なし、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力1.47kW、回転数毎分6,000、1気筒、ボア45mm、使用燃料油ガソリン、平成17年7月機関製造
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 東北東、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	<p>本船は、操縦者が1人で乗り、漂流中、釣り場を移動しようとして船外機を始動してクラッチを入れたものの、プロペラが回転しなかった。</p> <p>本船は、操縦者が、船外機が始動するものの、プロペラが回転しない理由が分からずに運航不能と判断し、搭載していたオールで帰港を試みたが、困難であったので118番通報を行い、来援した巡視艇にえい航された。</p> <p>船外機は、本インシデント後、操縦者により、プロペラとプロペラ軸をつないでいるシャープピン（プロペラに無理な応力が掛かると、折れて船外機が壊れるのを防止するピン）が折損していることが判明した。</p> <p>操縦者は、シャープピンの予備を常に保有していたものの、約10年間交換したことがなかった。</p> <p>文献（「2馬力ボートのすべて」、近藤利紀著、株式会社舵社、2018年6月1日発行）によれば、シャープピンは機能上もろく、変形することも多く、経年劣化によって折れることがあり、必ず予備</p>

	<p>を持って出艇すると同時に、最低でも1年に1回は新品に交換したほうがよい。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、漂流中、シャープピンが長年交換されずに使用されていたことから、船外機を始動した際、シャープピンが折損してプロペラが回らず、船外機の運転ができなくなり、運航不能となったものと推定される。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、漂流中、シャープピンが長年交換されずに使用されていたため、船外機を始動した際、シャープピンが折損してプロペラが回らず、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推定される。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・ 船外機のシャープピンを定期的に交換すること。