

## 船舶インシデント調査報告書

令和3年1月27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6月25日 06時40分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市城ヶ島南方沖 城ヶ島灯台から真方位192° 11.7海里付近 （概位 北緯34° 56.6′ 東経139° 33.8）
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>ばいりん</sup> 梅林丸は、航行中、主機のクラッチが入らなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年7月22日、主管調査官（横浜事務所）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 梅林丸、2.6トン 232-46248千葉、HAPPY SEED 合同会社 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力180.20kW、回転 数毎分2,500、6気筒、ボア105mm、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風力 4、視界 良好 海象：うねり 波向東、波高約1.0m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人4人を乗せ、釣りの目的で千葉県館山市西方沖を航行中、風が強くなり、波が高くなってきたので、様子を見る目的で主機を中立運転とした。</p> <p>船長は、航行を継続して釣りを行うことが無理だと判断し、帰航する目的で、航行用スロットルレバーでクラッチを前進に入れようとしたところ、クラッチが入らなくなった。</p> <p>本船は、船長が、原因を調査したが特定できず、航行不能と判断して118番通報を行い、救助を要請し、来援した巡視艇にえい航された。</p> <p>機関修理業者は、本インシデント後、本船の操舵室前方にあるトロローリング用のスロットルレバー（以下「本件レバー」という。）が少し前に倒れてクラッチが入った状態であることを認め、本件レバーでクラッチが入ったことにより、インターロックが作動して操舵室内の航行用スロットルレバーが操作できなくなり、クラッチが入らなくなったと判断した。</p> <p>船長は、本件レバーと航行用スロットルレバーの仕組みに相互のインターロックがあることを知らなかった。</p> <p>船長は、ふだん本件レバーを使用しないので、本件レバーにバケツ</p>

	<p>を被せて<sup>かぶ</sup> 錘<sup>おもり</sup> をのせており、船体の動揺により錘及びバケツが動揺して落下した際、本件レバーが前進に入ったと思った。</p>
分析	<p>本船は、船長が、ふだん使用しない本件レバーにバケツを被せて錘をのせており、船体の動揺により錘及びバケツが落下した際、本件レバーが動いて前進に入ったことから、航行用スロットルレバーにインターロックが作動し、操舵室内からクラッチが入らなくなって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、船長が、ふだん使用しない本件レバーにバケツを被せて錘をのせており、船体の動揺により錘及びバケツが落下した際、本件レバーが動いて前進に入ったことから、航行用スロットルレバーにインターロックが作動し、操舵室内からクラッチが入ら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"> <li>・ 使用しないスロットルレバーは、固縛して誤作動しないようにしておくこと。</li> <li>・ 船長は、本船のインターロック動作等の機能を熟知しておくこと。</li> </ul>