

船舶インシデント調査報告書

令和3年2月24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8月3日 18時00分ごろ
発生場所	愛知県田原市立馬 ^{ちつま} 埼南西方沖 立馬埼灯台から真方位233° 1.5海里付近 （概位 北緯34° 38.7′ 東経137° 02.7′）
インシデントの概要	プレジャーボート遊晴丸 ^{ゆうせい} は、航行中、船外機を中立運転としたところ、船外機が停止し、再始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年8月25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 遊晴丸、5トン未満（長さ6.86m） 250-39879愛知、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力103.00kW、回転数 毎分6,000、4気筒、ボア86mm、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 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	本船は、船長1人が乗り組み、釣りの目的で姫島漁港を出航して航行中、船外機を中立運転としたところ、船外機が停止した。 本船は、船長が、船外機を始動できず、原因を調査したものの判明せず、航行不能と判断して118番通報を行い、来援した巡視艇にえい航されて伊良湖港に着岸した。 船外機修理業者は、本インシデント後、原因を調査したところ、アイドルリングスピードコントロールバルブ（以下「ISCバルブ」という。）及び船外機運転用のリレー基板が劣化により作動していないのを認め、船外機の運転シーケンスが動作せず、船外機が停止したと判断した。 本船は、令和2年2月に船長が購入して以来、月に3回程度出航していたが、今まで不具合が発生したことがなかったので、船外機運転用リレー基板の点検を実施したことがなかった。
分析	本船は、航行中、船外機を中立運転としたところ、ISCバルブ及び船外機運転用リレー基板が作動しなくなったことから、船外機の運転シーケンスが動作せず、船外機が停止し、運航不能となったものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、航行中、船外機を中立運転としたところ

	<p>ろ、ISCバルブ及び船外機運転用リレー基板が作動しなくなったため、船外機の運転シーケンスが動作せず、船外機が停止し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、ISCバルブ及び電装部品について、定期検査等で船外機の開放検査に併せて、定期的に交換を実施することが望ましい。