

船舶インシデント調査報告書

令和3年3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5月4日 08時00分ごろ
発生場所	新潟県粟島浦村粟島北西方沖 粟島灯台から真方位305°9.9海里付近 (概位 北緯38°32.9 東経139°04.0)
インシデントの概要	プレジャーボート ^{スクアア-ト} Squirtは、航行中、クラッチが制御できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年6月16日、主管調査官（仙台事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
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 Squirt、2.0トン 220-23706新潟、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力110kW、回転数 毎分3,300、4気筒、ボア102mm、使用燃料軽油
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
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：波高 約0.5m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、粟島北西方沖で釣りを行っていたが、船長が、釣り場を移動しようとクラッチハンドルを操作したもののクラッチが作動しなかったので、航行を断念し、携帯電話で海上保安庁に本インシデントの発生を通報するとともに、僚船に救援を依頼した。</p> <p>本船は、来援した僚船により、係留地にえい航された。</p> <p>本船の修理を行った整備業者（以下「本件整備業者」という。）は、本インシデント後、アウトドライブの開放点検を行い、クラッチを制御する部品（セレクターバルブ、以下「本件部品」という。）を新替し、クラッチが良好に作動することを確認した。</p> <p>船長は、主機取扱説明書に記載されている整備を修理業者に委託していた。</p> <p>機関製造業者は、自社のホームページに本件部品の不具合状況及びその原因を自主回収情報として掲載するとともに、各地域担当者が販売代理店を経由して整備業者及び船舶所有者に周知していたが、船長及び本件整備業者には同情報が伝わっていなかった。</p>
分析	本船は、機関製造業者の自主回収情報が船長及び本件整備業者に伝わっていない中、適切に整備されていないままの状態で行航中、本件

	<p>部品が作動しなくなったことから、クラッチの制御ができなくなり、運航不能となったものと推定される。</p> <p>機関製造業者の自主回収情報は、同業者の各地域担当者が販売代理店を經由して整備業者及び船舶所有者に周知していたが、船長及び本件整備業者には同情報が伝わっていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、機関製造業者の自主回収情報が船長及び本件整備業者に伝わっていない中、本船が、適切に整備されていないままの状態で行航中、本件部品が作動しなくなったため、クラッチの制御ができなくなり、運航不能となったものと推定される。</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"> ・ 機関製造業者は、自主回収情報の周知徹底を図ること。 ・ 船舶所有者及び整備業者は、販売代理店等に登録を行い、確実に自主回収情報等を入手できるようにすることが望ましい。