

船舶インシデント調査報告書

令和3年7月28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10月10日 15時00分ごろ
発生場所	京都府舞鶴港第3区 舞鶴港戸島灯台から真方位115°660m付近 (概位 北緯35°29.5′ 東経135°20.7′)
インシデントの概要	プレジャーボートF-V ^{エフ・ブイ} は、航行中、船外機のクラッチが破損し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和2年10月16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 F-V、5トン未満（5.37m） 250-37349 京都、株式会社家送館 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力44.1kW、回転数毎分 5,500、4気筒、ボア65mm、使用燃料ガソリン、平成9年3月 進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 雨、風向 北東、風力 2、視界 良好 海象：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、漂泊中、釣り場を移動しようと船外機を始動したところ、船外機内部から異音がするので停止して点検後、再び始動してクラッチを前進に切り換えると同時に船外機が停止した。</p> <p>船長は、船外機の始動を幾度か試みたものの始動せず、機関整備会社（以下「A社」という。）に電話して助言を求めたものの、自力では修理ができずに航行を諦め、A社に助けを求めたが来援に時間を要することを知って118番通報を行った。</p> <p>本船は、来援した巡視艇搭載艇によりえい航が開始された直後、A社が手配した引船にえい航が引き継がれて出航地に戻った。</p> <p>本船は、後日、A社が点検を行い、プロペラ軸に絡んだ強化化学繊維製釣り糸（PEライン）がギヤケースのシャフトシールを破損させ、海水がギヤケース内のギヤ油中に混入してクラッチ機構の各部に錆を生じさせ、同機構の作動不良が生じた結果、クラッチのギヤ等が破損したことが分かった。</p> <p>船長は、平成30年に本船を中古で購入した際に船外機の整備を依頼した後、本船の運航時間が月に数時間と短いので、年に1度全ての</p>

	<p>整備をA社に任せており、さらに令和元年夏のオーバーヒート発生時に機関の総分解整備を行っていた。</p> <p>船外機の取扱説明書によれば、ギヤ油の交換及びプロペラの点検を少なくとも約半年ごとに行うこととなっていた。</p>
分析	<p>本船は、船外機のシャフトシールが破損してギヤ油中に海水が混入していた中、船長が、クラッチ機構等に発錆が進んでいることを知らずに船外機を始動したことから、クラッチ機構に作動不良が生じてギヤが破損し、船外機が運転できなくなり運航不能となったものと推定される。</p> <p>本船は、プロペラ軸に釣り糸が絡んで船外機のシャフトシールが破損したことから、ギヤ油中に海水が混入し、クラッチ機構等に錆が生じたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、船外機のシャフトシールが破損してギヤ油中に海水が混入していた中、船長が、クラッチ機構等に発錆が進んでいることを知らずに船外機を始動したため、クラッチ機構に作動不良が生じてギヤが破損したことにより発生し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"> ・ 船外機の取扱者は、取扱説明書に従ってギヤ油を定期的に交換し、抜き出した油に白濁等の異状を認めた場合、シャフトシールの破損を疑って速やかにギヤケース内の点検を行うこと。 ・ 船外機の取扱者または機関整備会社は、定期的に動力伝達機構の点検整備を行うこと。