

## 船舶インシデント調査報告書

令和4年4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3年8月30日 12時45分ごろ
発生場所	兵庫県姫路市八木港南西方沖 姫路八木港西防波堤灯台から真方位280°450m付近 （概位 北緯34°46.3′ 東経134°43.1′）
インシデントの概要	プレジャーボートASAMIは、航行中、動力を推進器に伝えることができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年9月28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 ASAMI、5トン未満（長さ7.47m） 271-27878兵庫、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力169.17kW、回転数毎分 3,600、6気筒、ボア94mm、使用燃料軽油、平成6年8月進水、機関製造年月不詳
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
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0.3m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、八木港南西方沖を航行中、推力が急に得られない状態となって船体が停止した。</p> <p>船長は、プロペラに絡索がなく、機関が作動した状態であることを確かめ、クラッチレバーを操作したものの、機関が前後進に掛からない状況であることを知り、自力での修理が困難と判断して118番通報を行った。</p> <p>本船は、来援した巡視艇によりえい航され港に戻った。</p> <p>本船は、機関修理業者が確認したところ、アウトドライブ部において、経年使用によりクラッチ制御部に発生した摩耗粉が、クラッチ制御弁の摺動部に詰まってクラッチ操作不能となり、動力を推進器に伝えられず、推進器の駆動ができない状態となっていたことが分かった。</p> <p>機関修理業者によれば、本船のアウトドライブ部は、機関製造者から2003年3月付けの自主回収情報が発出されていたものの、点検整備が適切に行われておらず、本インシデントに至ったと判断した。</p> <p>船長は、本船を令和元年ごろ中古船で購入し、令和2年ごろクラッ</p>

	<p>子の作動に異状を感じ、機関修理業者に依頼してフィルタの交換を実施しており、月当たり約60時間運航していた。</p> <p>機関製造者によれば、本船の機関は、運転が400～500時間毎に機関整備業者による点検整備が推奨されるとの見解であった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、航行中、アウトドライブ部において、経年使用によりクラッチ制御部に発生した摩耗粉がクラッチ制御弁の摺動部に詰まったことから、クラッチのシフト操作が効かず、動力を推進器に伝えることができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船のアウトドライブ部は、機関製造者から2003年3月付けの自主回収情報が発出されていたものの、点検整備が適切に行われていなかったことから、経年使用によりクラッチ制御部に発生した摩耗粉がクラッチ制御弁の摺動部に詰まったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、航行中、アウトドライブ部において、経年使用によりクラッチ制御部に発生した摩耗粉がクラッチ制御弁の摺動部に詰まったため、動力を推進器に伝えることができなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
<b>再発防止策</b>	<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>・ 船内外機を備えたプレジャーボートの船長は、アウトドライブ内の潤滑油を定期的に点検し、汚損状況によっては開放整備を計画すること。</li> <li>・ 船内外機を備えたプレジャーボートの船長は、機関整備業者に依頼するなどしてアウトドライブ部の定期的な点検整備を行うことが望ましい。</li> </ul>