

## 船舶インシデント調査報告書

令和4年7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10月14日 18時50分ごろ
発生場所	島根県松江市江島大橋付近 境港去ルガ鼻灯台から真方位166°1,330m付近 （概位 北緯35°31.1′ 東経133°11.9′）
インシデントの概要	プレジャーボートはるか、橋脚に係船中、船外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4年1月24日、主管調査官（広島事務所）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 はるか、5トン未満（長さ4.43m） 272-9838鳥取、個人所有 ガソリン機関、船外機、出力29.40kW、連続最大回転数毎分 5,500、使用燃料ガソリン、3気筒、ボア72.5mm、昭和56 年7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 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 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、友人2人を乗せ、江島大橋の橋脚に係船中、帰港しようと船外機を始動してクラッチ兼スロットルレバー（以下「本件クラッチレバー」という。）を前進に入れたところクラッチが入らず、また、後進に入れてもクラッチが入らずに運航不能となった。</p> <p>本船は、船長が118番通報で救助を要請し、来援した巡視艇にえい航されて帰港した。</p> <p>本船は、機関修理業者が点検したところ、本件クラッチレバーのプラスチック製軸心が経年劣化で折損していたので、本件クラッチレバーごと新替えされた。</p> <p>本船は、昭和56年7月に進水し、平成26年4月ごろ中古で購入されたものであり、本件クラッチレバーが正常に操作できていたので、購入後、本件クラッチレバーの開放点検等が行われていなかった。</p> <p>船外機の取扱説明書には、1か月、6か月及び長期格納毎にクラッチレバーの点検を行うように記載されていた。</p>
分析	本船は、平成26年4月ごろ中古で購入された後に本件クラッチレ

	<p>バーの開放点検等が行われていない状態で、橋脚に係船中、船外機を始動して本件クラッチレバーを前進に入れようとした際、本件クラッチレバーのプラスチック製軸心が折損したことから、クラッチが前後進に入らなくなり、運航不能となったものと推定される。</p> <p>本件クラッチレバーのプラスチック製軸心は、経年劣化で折損したものと考えられる。</p> <p>船長は、本件クラッチレバーが正常に操作できていたことから、本件クラッチレバーの開放点検等を行っていなか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、平成26年4月ごろ中古で購入された後に本件クラッチレバーの開放点検等が行われていない状態で、橋脚に係船中、本件クラッチレバーを前進に入れようとした際、本件クラッチレバーのプラスチック製軸心が折損したため、クラッチが前後進に入らなくなったことにより発生したものと推定される。</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>・ 船長は、船齢の高い船では定期的に本件クラッチレバーの開放点検及び整備を行うか、又は新替えすることが望ましい。</li> </ul>