

船舶インシデント調査報告書

令和5年9月13日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	令和5年5月6日 12時30分ごろ
発生場所	沖縄県国頭村 ^{くにがみ} 辺土名 ^{へんと} 漁港西北西方沖 辺土名港沖防波堤灯台から真方位283°630m付近 （概位 北緯26°45.1′ 東経128°10.3′）
インシデントの概要	プレジャーボート（船名なし）は、漂泊中、船外機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和5年6月16日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約3.60m×約1.36m×約0.6m、FRP ガソリン機関、船外機、1.47kW、不明 4サイクル、回転数毎分6,000、1気筒、ボア45mm、使用燃料ガソリン、令和元年12月機関製造 （写真1 参照）
乗組員等に関する情報	操縦者 45歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	なし



写真1 本船

気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南、風速 約8～10m/s、視界 良好 海象：波向 南、波高 約0.5～1.0m
インシデントの経過	本船は、操縦者及び同乗者2人が乗り、釣りの目的で友人のミニボート（以下「友人ボート」という。）と共に、令和5年5月6日11時30分ごろ、辺土名漁港西北西方沖にある釣り場に向けて、同漁港東側の砂浜から出発した。 本船は、友人ボートの右舷側を併走し、11時40分ごろ、辺土名漁港北方沖を約10km/hの対地速力で西北西進中、友人ボートの船外機が停止し、再始動ができなくなったので、友人ボートをえい航して釣り場に移動することとした。 本船は、12時00分ごろ、友人ボートをえい航して釣り場に到着し、船外機を停止し、友人ボートと共に漂泊して釣りを開始した。 操縦者は、12時30分ごろ、釣り場を移動しようとして、船外機のリコイルスターターのロープを引いて始動しようとしたところ、始動ができず、その後、12時45分ごろまで再始動を試みたものの、船外機の始動ができなかった。 本船は、南方からの風と波によって北北東方に圧流され始め、操縦者は、船外機が始動できなくなったと判断し、また、友人ボートの船外機も再始動ができない状態であったので、友人ボートの同乗者が119番通報を行った。 通報を受けた消防司令センターの担当者は、12時48分ごろ118番通報を行い、海上保安庁は、国頭村に所在する水難救済会に救助協力を求め、同会所属の漁船1隻（以下「救助漁船」という。）が救助に向かった。 救助漁船は、13時43分ごろ、本船及び友人ボートを発見し、本船及び友人ボートの乗船者7人を移乗させ、辺土名漁港に向けて本船及び友人ボートのえい航を開始した。 本船は、友人ボートと共に、15時00分ごろ辺土名漁港に到着した。 本船は、帰港後、操縦者及び海上保安庁の職員が、船外機の機関を確認したところ、オイルレベル点検窓（以下「点検窓」という。）でオイルレベルが10分の1となっており、エンジンオイルの油量が低下していること及びオールドレンプラグ（以下「本件プラグ」という。）が手で回せるほど緩んでいることが判明した。 （付図1 インシデント発生場所概略図 参照）
その他の事項	(1) 船外機の点検に関する情報 ① 操縦者は、本インシデント後、船外機の機関にエンジンオイルを給油し、始動操作を行ったところ、機関の始動ができ、不安定ながらも連続した運転ができたことを確認した。 ② 操縦者は、本インシデント当日の出発前、船外機の機関の点

検窓での油量の確認、始動及び運転の確認を行ったが、同機関下部に取り付けられた本件プラグの緩みに気付かなかった。なお、これまでも本件プラグの緩みを確認したことがなかった。

- ③ 本件プラグは、Ｏリングを取り付けてエンジンオイルの密封を行うようになっていたが、本インシデント当時、同Ｏリングが取り付けられていなかったため、本件プラグが取付座に密着していない状態であった。

船外機の取扱説明書には、エンジンオイルの交換の際、本件プラグを外して同オイルを抜き出した後、新しいＯリングを本件プラグに取り付け、手で締め、更にボックスレンチを使用してしっかりと締め付けるよう記載されていた。

(図１ 参照)

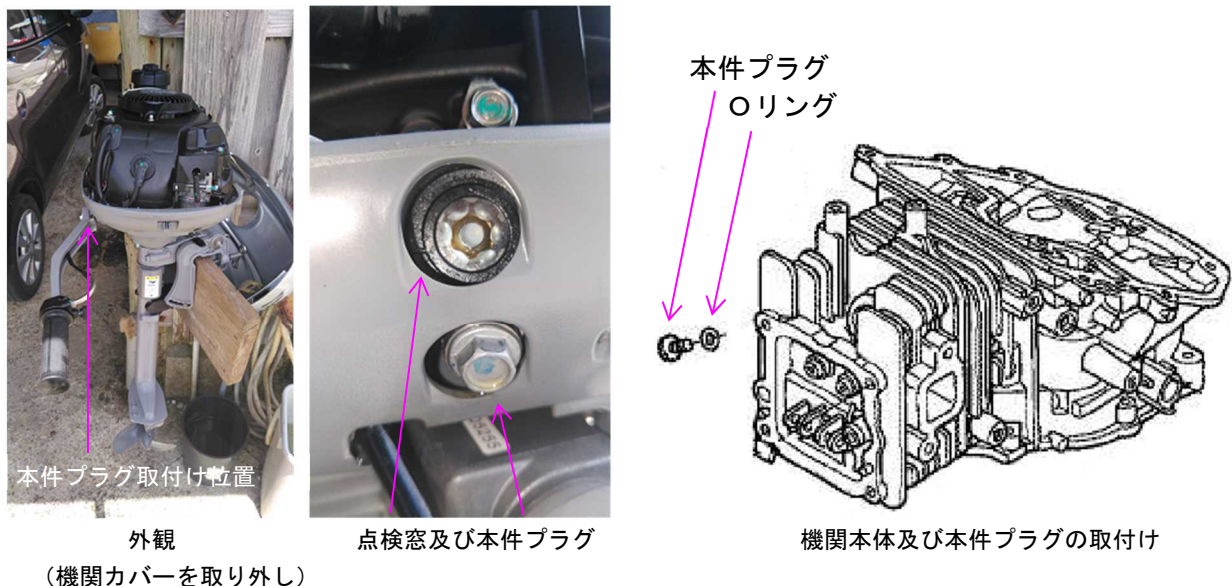


図１ 船外機の機関

- ④ 操縦者は、船外機の機関の本件プラグが緩んだ状態で、本船が出発した後、船外機を運転するうちに本件プラグが機関の振動で更に緩んでエンジンオイルが漏れ出したので、油量の低下に気付かずにクランク軸受等の潤滑が悪くなって、金属接触して摩擦が大きくなり、運転ができなくなったと本インシデント後に思った。

(2) 操縦者及び本船の寸法に関する情報

- ① 操縦者は、本船を令和５年４月下旬に友人から譲り受けており、ミニボートの規定では、長さが３ｍ未満であることを知っていたが、本船の長さが３ｍ以上の規格外であったとは思わなかった。

	② 船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和２６年法律第１４９号）第２３条の２第１項によれば、小型船舶操縦者になろうとする者は、小型船舶操縦士の免許を受けなければならない、操縦者は同免許を取得していなかった。 ③ 小型船舶登録規則（平成１４年国土交通省令第４号）第２条第１項、船舶安全法施行規則（昭和３８年運輸省令第４１号）第２条第２項第１号口によれば、本船は、長さが３ｍ（全長×０．９）以上で、船外機を搭載していたので、小型船舶の登録及び船舶検査を受検する必要があった。 (3) 救命胴衣の着用に関する情報 本船は、本インシデント当時、同乗者１人が救命胴衣を着用し、操縦者及び同乗者１人が救命胴衣を着用していなかった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析	あり あり なし 本インシデントは、本船が、船外機の機関の本件プラグが緩んでいる状態で辺土名漁港を出発し、振動により更に緩んで、機関のエンジンオイルが本件プラグから漏えいしたこと、操縦者が油量の低下に気付かず、クランク軸受等の潤滑が悪くなって、船外機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。 操縦者は、船外機の機関に取り付けた本件プラグの緩みを確認したことがなかったことから、本インシデント当日、本件プラグの緩みに気付かなかったものと考えられる。 本船は、本件プラグのシール用Ｏリングが取り付けられておらず、同プラグが取付座に密着していない状態であったことから、また、本インシデント当時、船外機が振動したこと、更に緩んでエンジンオイルが漏えいしたものと考えられる。 本船は、長さが３ｍを超え、船外機を搭載した小型船舶であったが、操縦者は、操縦免許を取得しておらず、また、小型船舶の登録及び船舶検査を受検していなかったことから、操縦者は本船を航行させてはならなかった。
原因	本インシデントは、本船が、船外機の機関の本件プラグが緩んでいる状態で辺土名漁港を出発し、振動により更に緩んで、機関のエンジンオイルが本件プラグから漏えいしたため、操縦者が油量の低下に気付かず、クランク軸受等の潤滑が悪くなって、船外機の運転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。
再発防止策	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。 ・プレジャーボートの操縦者は、出航前等において、発航前検査に

	準じた船体及び船外機の点検を行い、点検窓の油量及びオールドレンプラグの緩みの有無を確認し、要すれば給油及び同プラグの増締めを行うこと。 ・プレジャーボートの操縦者は、船外機の機関のオールドレンプラグが適正なＯリング等によりシールされていることを確認すること。 ・プレジャーボートの操縦者は、同乗者と共に救命胴衣を着用すること。 ・プレジャーボートの操縦者は、操縦免許を取得すること。 ・プレジャーボートの操縦者は、所有して航行させる小型船舶について、関連法令にある①の適用除外を除いて登録を行い、②の適用除外を除いて船舶検査を受検すること。 ① 推進機関を有する長さ３メートル未満の船舶であって、当該推進機関の連続最大出力が２０馬力未満のもの。 ② 長さ３メートル未満の船舶であって、推進機関の連続最大出力が１．５キロワット未満のもの。
--	--

付図1 インシデント発生場所概略図

