

## 船舶インシデント調査報告書

令和4年12月21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3日 13時30分ごろ
発生場所	和歌山県串本市串本漁港南東方沖 苗我島灯台から真方位214°700m付近 （概位 北緯33°27.3′ 東経135°47.6′）
インシデントの概要	プレジャーボート海斗丸は、航行中、船内外機が停止して、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和3年10月26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 海斗丸、5トン未満（長さ6.36m） 253-16898和歌山、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力110.30kW、回 転数毎分3,250、6気筒、ボア92mm、使用燃料軽油、平成7 年4月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
インシデントの経過等	本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、航行中、主機が停止した。 船長は、主機の再始動を試みるも、セルモータが回らず始動できなかったため、118番通報を行った。 本船は、来援した巡視艇によりえい航され漁港に帰航した。 本船は、出航後、主機がクラッチレバーの位置が中立であっても後進にかかるなどの異常が発生していた。 本船は、燃料タンクを交換したばかりであり、交換後、燃料こし器の点検は行われていなかった。 主機メーカー代理店の技師は、燃料タンク交換後の初期に機関が停止した場合、新しい燃料タンクでは材質及び内部加工により発生するゴミ等が多く溜まって、燃料の詰まりの原因となり、また、クラッチレバーの位置のずれ等により主機始動用のニュートラルセーフティスイッチ（以下「本件スイッチ」という。）が作動してセルモータを作動できず、主機を始動できなくなった可能性があるとして述べた。
分析	本船は、航行中、燃料の詰まり等により燃料が十分に供給されずに主機が停止し、また、クラッチレバーの位置のずれ等により本件スイ

	<p>ッチが作動してセルモータを作動できず、主機を始動できなくなり、運航不能となった可能性が考えられる。</p> <p>本船は、本インシデント後、主機の開放点検を行っておらず、燃料の詰まり等により燃料が十分に供給されていなかった状況及びクラッチレバーの位置のずれ等により本件スイッチが作動してセルモータが作動できなかった状況は明らかにすることができなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、航行中、燃料の詰まり等により燃料が十分に供給されずに主機が停止し、また、クラッチレバーの位置のずれ等により本件スイッチが作動してセルモータを作動できず、主機を始動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>・ 船長は、燃料タンク交換後、燃料こし器の点検を行うこと。</li> <li>・ クラッチレバーの中立位置が、正規の位置にあることを定期的に確認すること。</li> </ul>