

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4年6月18日 11時27分ごろ
発生場所	山口県下関市蓋井島西方沖 蓋井島灯台から真方位310° 540m付近 （概位 北緯34° 06.1′ 東経130° 46.7′）
インシデントの概要	プレジャーボートTomboyは、漂流中、船外機をチルトアップしたところ、チルトダウンできなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年7月11日、主管調査官（門司事務所）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 Tomboy、0.4トン 294-24313大分、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力22.1kW、回転数毎分5,750、3気筒、ボア61.0mm、使用燃料ガソリン、平成22年7月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m
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人を乗せて航行中、船長が、シフトレバーを増速側に操作したのに増速していないように感じ、プロペラに浮流物が絡まっているのではないかと思い、プロペラを確認する目的で、船外機を停止して漂流を始めた。</p> <p>本船は、船長が、船外機をパワーチルト（電動で船外機を上げ下げする油圧装置）により、チルトアップしてプロペラに浮流物が絡まっていないことを確認した後、船外機をチルトダウンしようとしたところ、チルトダウンできなくなった。</p> <p>船長は、パワーチルトにより何度か船外機のチルトダウンを試みたものの、チルトダウンができず、その原因が分からなかったため、自力航行不能と判断して携帯電話で118番通報を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁の要請を受けて来援した水難救済会所属の船舶によってえい航された。</p> <p>船外機は、本インシデント後、船舶整備業者が点検を行ったところ、‘チルトダウン用のパワーチルトリレー’（以下「本件リレー」という。）の基盤が経年劣化により作動不良となり、パワーチルトが作動しなかったことが判明し、同リレーを交換したところ、正常に作動</p>

	<p>した。</p> <p>船長は、手動により船外機のチルトダウンができることを知らなかった。</p> <p>船外機は、船長が本インシデントの約6年半前に中古で購入して以来、年に約10回使用されており、これまでにパワーチルトに不具合が発生していなかったため、本件リレーは交換されていなかった。</p> <p>船外機の取扱説明書には、注意として次の記載がある。</p> <p>パワーチルトを作動できない場合は、マニュアルバルブを「MANUAL」側に2～3回転まわすと手動でチルトアップ及びチルトダウンができます。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、少なくとも約6年半以上本件リレーの交換がされていない中、船長が手動による船外機のチルトダウン操作方法を知らずに出港したことから、漂流中に船外機をチルトアップした後、本件リレー基盤の経年劣化によりパワーチルトが作動しなくなった際、船外機をチルトダウンできなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船は、これまでにパワーチルトに不具合が発生していなかったことから、少なくとも約6年半以上本件リレーの交換がされていなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、少なくとも約6年半以上本件リレーの交換がされていない中、船長が手動による船外機のチルトダウン操作方法を知らずに出港したため、漂流中に船外機をチルトアップした後、本件リレー基盤の経年劣化によりパワーチルトが作動しなくなった際、船外機をチルトダウン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>
<p>再発防止策</p>	<p>船長は、本インシデント後、取扱説明書を読んで手動による船外機のチルトダウン操作方法を確認し、船舶整備業者から同操作方法を習った。</p> <p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、上記のほか、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 小型船舶の船長は、船外機の取扱説明書の内容を熟知し、不具合があった場合には応急的な運転等に対応できるようにすること。 ・ 小型船舶の船長は、船外機のパワーチルトリレー等の電装部品について、定期検査等に併せて、定期的に交換することが望ましい。