

船舶インシデント調査報告書

令和5年11月15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5年4月21日 08時50分ごろ
発生場所	三池港 大牟田港灯台から真方位267° 1,500m付近 (概位 北緯33° 02.1′ 東経130° 24.2′)
インシデントの概要	プレジャーボート滉花丸は、航行中、プロペラが回転しなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和5年4月27日、主管調査官（長崎事務所）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 滉花丸、1.0トン 293-17852福岡、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力52.30kW、回転 数毎分3,500、3気筒、ボア91.5mm、使用燃料軽油、機関製 造時期不詳、昭和60年10月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
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、定期点検を実施する三池港内の整備業者まで回航する目的で、福岡県大牟田市の係留場所を出航した。</p> <p>船長は、約11ノットの対地速力で航行中、船速が急に遅くなった後、前進していないように感じて機関室を点検したところ、主機からアウトドライブ装置に動力を伝達する自在継手は回転していたが、プロペラが回転していないことを認めた。</p> <p>船長は、自力航行することが不可能と判断して、海上保安庁に救助を要請し、本船は来援した巡視艇にえい航され、目的地の整備業者に向かった。</p> <p>本船は、本インシデント後、整備業者が点検したところ、プロペラ軸とプロペラボスとの嵌合部に取り付けられているキー（以下「本件キー」という。）が折損し、主機の動力をプロペラに伝達することができず、推進力を得られなかったことが判明した。</p> <p>船長は、本インシデント発生の約7年前に本船を譲り受けた後、毎月1～2回程度本船で釣りに出かけていた。</p> <p>船長は、定期検査や中間検査を受検するほか、アウトドライブ装置付近の保護垂鉛や、冷却海水ポンプのインペラ交換などの整備を定期</p>

	<p>的に行なっており、また、係留場所に係船している間は、アウトドライブ装置をチルトアップした状態にしていた。</p> <p>船長は、本インシデント発生前にアウトドライブ装置に何かが当たったような衝撃を感じたことはなかったため、本件キーは衝撃で折損したのではなく、経年劣化により折損したかもしれないと思った。</p> <p>船長は、本インシデント当日、出航前の点検を行っていたが、異状を認めていなかった。</p>
分析	<p>本船は、航行中、本件キーが折損したことから、プロペラ軸の回転をプロペラに伝達することができず、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本件キーは、経年劣化により折損した可能性があると考えられるが、折損に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、航行中、本件キーが折損したため、プロペラ軸の回転をプロペラに伝達す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>
再発防止策	<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"> ・ 船長は、プロペラ軸とプロペラボスとの嵌合部に取り付けられているキーが劣化していないか定期的に点検することが望ましい。