

## 船舶インシデント調査報告書

令和5年6月7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11月6日 12時15分ごろ
発生場所	高知県須崎市ツヅラ崎南東方沖 白ノ鼻灯台から真方位222° 1.7海里付近 （概位 北緯33° 24.4′ 東経133° 26.2′）
インシデントの概要	プレジャーボートアストロボーイは、航行中、船外機が停止して運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年12月5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 アストロボーイ、5トン未満（長さ5.37m） 282-15876高知、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力36.80kW、回転数毎分5,750、使用燃料ガソリン、3気筒、ボア70.0mm、平成7年7月進水、機関製造年月日不詳
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、風向 南東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人1人を乗せ、釣りの目的で航行中、船外機の過熱（オーバーヒート）警告灯が点灯して同警告音が鳴り、船外機が停止した。</p> <p>船長は、船外機を始動して航行しようとしたが、約100m航行しては同警告灯及び同警告音が作動して船外機が停まってしまうことを3回繰り返した後、航行不能と判断して、近くを航行していた漁船に手を振って呼び止めて救援を依頼し、118番通報した。</p> <p>本船は、来援した漁船に高知県土佐市宇佐漁港へえい航された。</p> <p>船長は、本船のえい航後に船外機を確認した際、冷却水が循環していないことを確認し、機関整備業者に点検を依頼したところ、冷却水吸水口にごみ等が詰まっていたので、ごみ等を取り除き吸水口を掃除して冷却水ポンプのインペラを念のため交換してもらった後、船外機が正常に作動することを確認した。</p> <p>本船外機の取扱説明書には次のとおり記載されている。</p> <p>オーバーヒート警告灯が点灯したときは</p> <ol style="list-style-type: none"><li>ただちにシフトレバーまたはコントロールレバーを“N”（中立）にし、検水口から冷却水が出ていることを確認して</li></ol>

	<p>ください。（中略）</p> <p>2. 冷却水が正常に出ている場合は、約30秒間アイドルで運転してください。再び警告装置が作動しなければ異常ではありません。（中略）</p> <p>3. 30秒間アイドルで運転しても、警告装置が作動し続ける場合はエンジンを停止し、吸水口に異物が詰まっていないことを確認してください。異物が詰まっていない場合は低速で帰港し、お買いあげ販売店に整備を依頼してください。</p> <p>船長は、本船外機の取扱説明書があることは知っていたが、航行中に船外機のオーバーヒート警告装置が作動した際、取扱説明書にオーバーヒート警告灯が点灯した時の確認手順が記載されていると思わなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、航行中、船外機のオーバーヒート警告装置が作動した際、船長が冷却水吸水口の状態確認を行うことなく航行を続けていたところ、冷却水吸水口に詰まったごみ等により、冷却水を吸水できない状態となったことから、船外機が高温になって停止して運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船外機の取扱説明書には、船外機のオーバーヒート警告装置が作動した際には、冷却水吸水口の状態確認を行うべき旨が記載されていたものと認められる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、航行中、船外機のオーバーヒート警告装置が作動した際、船長が冷却水吸水口の状態確認を行うことなく航行を続けていたところ、冷却水吸水口に詰まったごみ等により、冷却水を吸水できない状態となったため、船外機が高温になって停止したことにより発生したものと考えられる。</p>
<p><b>再発防止策</b></p>	<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、航行中、船外機のオーバーヒート警告装置が作動した際、船外機を中立にして、冷却水吸水口の状態を確認し、異物が詰まっている場合には取り除くこと。</li> <li>・ 船長は、非常時に備え、船外機の取扱説明書の記載内容を把握しておくこと。</li> </ul>