

船舶インシデント調査報告書

令和5年5月17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9月9日 22時30分ごろ
発生場所	大分県大分市関埼東方沖 関埼灯台から真方位148° 1,633m付近 （概位 北緯33° 15.3′ 東経131° 54.7′）
インシデントの概要	ミニボート（船名なし）は、航行中、船外機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年10月3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	ミニボート（船名なし）、総トン数なし（全長約2.68m） なし、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力1.47kW、回転数毎分5,500、1気筒、ボア55mm、使用燃料ガソリン、令和3年9月機関製造
乗組員等に関する情報	操縦者、操縦免許 なし
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 下げ潮の中央期
インシデントの経過等	<p>本船は、操縦者が1人で乗り、岩場を出発して関埼東方沖で船外機に給油した後、船外機を始動し、クラッチを入れたところ、船外機内部から異音が生じ、前進しなくなった。</p> <p>操縦者は、クラッチを入れても前進しない理由が分からず、搭載していたオールで帰航を試みたが、潮流が強く困難であったので運航不能と判断し、防水パックに入れた携帯電話で118番通報を行い、本船は、来援した水難救済会所属の船舶により、大分市佐賀関漁港にえい航された。</p> <p>本船は、本インシデント当日の正午ごろから船外機から異音と振動を発生するようになっており、操縦者は、大丈夫だと思っていたが、船外機が故障する前兆だったのかもしれないと本インシデント後に思った。</p> <p>操縦者は、本インシデント後、船外機の修理を行っておらず、クラッチを入れても前進しなくなった原因が分からなかった。</p> <p>操縦者は、本インシデントの約3か月前に本船及び船外機を中古で購入し、本インシデント当日が鹿児島県屋久島へ向かう初めての長距離の航行であった。</p>

	<p>本船の船外機の購入以前の点検整備状況は不明であった。</p> <p>一般社団法人日本マリン事業協会が発行した「ミニボート安全ハンドブック」には、次のような記載がある。</p> <p>(1) 夜間や、未明のまだ暗い時間帯には航行しない。</p> <p>(2) エンジントラブルや、万が一転覆、落水してしまった場合にも、近くに仲間のボートがいればすぐに助けを求めることができるので、単独行動はせず、複数の艇で行動しましょう。</p> <p>(3) エンジン付きといっても、ミニボートの航行性能は高くありません。エンジンの故障時のことも考え、オールで帰れる範囲で行動しましょう。岸から1km程度、陸上にいる人々の動きがわかる程度の距離が目安です。</p>
分析	<p>本船は、航行中、船外機の動力が推進器に伝達できなくなったことから、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本船は、船外機の修理が行われなかったことから、船外機の動力が推進器に伝達できなくなった理由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、夜間、本船が、航行中、船外機の動力が推進器に伝達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"> ・ 操船者は、船外機から異音や振動を感じた際は、速やかに帰港して船外機の点検を行い、改善されなければ修理すること。 ・ ミニボートの操船者は、陸岸の近くを航行すること。 ・ ミニボートの操船者は、夜間及び単独の出艇は控えること。