

## 船舶インシデント調査報告書

令和5年7月5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（推進器故障）
発生日時	令和4年11月27日 13時50分ごろ
発生場所	兵庫県東播磨港南南西方沖 東播磨港別府西防波堤灯台から真方位190° 4.5海里付近 （概位 北緯34° 37.5′ 東経134° 48.9′）
インシデントの概要	プレジャーボート嶋谷丸は、航行中、推進器が動かなくなり、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 嶋谷丸、4.35トン 260-11458兵庫、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力91.95kW、回転 数毎分2,700、6気筒、ボア110mm、使用燃料軽油、機関製 造年月日不詳、昭和56年5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、風向 北北東、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 ほぼ高潮時
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同僚5人を乗せ、釣りを終えて帰航中、推力を失い停止した。</p> <p>船長は、主機の運転音が高くなったので出力を下げ、操舵室のクラッチ用リモコンレバー（以下「クラッチレバー」という。）を操作して前後進クラッチの嵌脱及び切り換えを試みたが、クラッチが作動しなかったため、運航不能と判断し、118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇によりえい航され帰港した。</p> <p>船長は、帰港後、同僚の知人に本船を見てもらったところ、クラッチレバーから伸びているクラッチコントロールワイヤの主機側接続部（以下「本接続部」という。）の腐食した固定用ネジが抜け落ち、同ワイヤが本接続部から外れて、前後進クラッチの嵌脱及び切り換えがクラッチレバー操作ではできなくなっていたことを確認した。</p> <p>船長は、出港前点検において本船のクラッチの嵌脱確認を操舵室で行ったが、本接続部の点検は行っていなかった。</p> <p>船舶所有者は、本船を平成30年1月に中古で購入以降、本船のクラッチコントロールワイヤや本接続部を点検したことがなかった。</p>

	<p>船長は、主機側のクラッチ切換レバーを直接操作することによって、主機の前後進クラッチの嵌脱及び切り換えができることを知らなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、本接続部が長年点検されていなかった状況下、航行中、本接続部の腐食した固定用ネジが振動等で抜け落ちたことから、クラッチコントロールワイヤが本接続部から外れ、クラッチレバーで前後進クラッチの嵌脱及び切り換えができず、推進器に動力が伝わらなくなって、運航不能となったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、本接続部が長年点検されていなかった状況下、航行中、本接続部の腐食した固定用ネジが振動等で抜け落ちたため、クラッチコントロールワイヤが本接続部から外れ、クラッチレバーで前後進クラッチの嵌脱及び切り換えができず、推進器に動力が伝わら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及び被害の軽減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>・ 船舶所有者は、推進器の制御系統の点検を定期的に行い、ネジ等が腐食する前に交換すること。</li> <li>・ 船長は、クラッチコントロールワイヤが切れた際、主機側のクラッチ切換レバーを直接操作できるよう同レバーの位置及び操作方法を熟知しておくこと。</li> </ul>