

船舶インシデント調査報告書

令和5年8月2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8月7日 00時00分ごろ
発生場所	千葉県市原市千種 ^{ちくま} 海岸北西方沖 千葉港JXTGシーバース灯から真方位266° 1.3海里付近 （概位 北緯35° 31.0′ 東経140° 00.6′）
インシデントの概要	遊漁船BACK LINE ^{バックライン} は、漂流中、船外機の前後進ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年9月28日、主管調査官（横浜事務所）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	遊漁船 BACK LINE、1.9トン 235-42660千葉、個人所有 ガソリン機関、船外機、出力147.10kW、連続最大回転数毎分 5,800、4気筒、ボア97mm、使用燃料ガソリン、製造年月日 不詳、平成13年7月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約4～5m/s、視界 良好 海象：波高 約0.3m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り客3人を乗せ、千種海岸北西方沖で漂流して遊漁を行っていたが、釣り場を移動しようとし、船外機のリモコンレバーを前後進に操作したものの、プロペラが回転せず、前後進ができなくなった。</p> <p>船長は、船外機のリモコンレバーで前後進とする操作を何度か繰り返したものの、船外機のカウル付近から空回りする音を聞き、船外機に異常が生じたと思い、船外機の運転を断念し、携帯電話で118番通報した。</p> <p>本船は、巡視艇にえい航されて千葉港に入港した。</p> <p>船長は、本インシデント後、東京都所在の整備業者によって本船の船外機が解放され、駆動軸上端のスプライン（以下「本件スプライン」という。）の歯が擦り減り、グリスが少なくなっているのを認めた。</p> <p>本件スプラインは、駆動ギアと駆動軸を結合してプロペラに回転力を伝達していた。</p> <p>船長は、本件スプラインのグリスアップを約640時間ごとに実施していた。</p>

	<p>本件スプラインは、約5年前に交換されており、交換後の運転時間が約3,200時間であった。</p> <p>船外機製造会社担当者は、本件スプラインがグリス切れにより摩耗したと推定した。</p> <p>船外機の取扱説明書には、本件スプラインのグリスアップについて次のとおり記載されている。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. エンジンを停止し、エンジンが十分に冷えたことを確認した後、作業をしてください。 2. 初回、新機を使用し始めたときから、20時間、または1ヶ月後にグリスを約10g注入してください。 3. 以後、100時間、または6ヶ月ごとに約5g注入してください。
<p>分析</p>	<p>本船は、本件スプラインのグリスアップが適切に実施されていない状況下、漂泊中、船長がリモコンレバーを前後進に操作した際、本件スプラインのグリスが減少していたことから、本件スプラインが摩耗して駆動ギアの歯が擦り減り駆動軸に回転力が伝達されず、プロペラが回転せずに前後進できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、夜間、本船が本件スプラインのグリスアップが適切に実施されていない状況下、漂泊中、船長がリモコンレバーを前後進に操作した際、本件スプラインのグリスが減少していたため、本件スプラインが摩耗して駆動ギアの歯が擦り減り駆動軸に回転力が伝達されず、プロペラが回転せずに前後進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>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、駆動軸のスプラインに実施するグリスアップを船外機取扱説明書に記載された整備要領に従って実施すること。