

船舶インシデント調査報告書

令和5年10月25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（舵故障）
発生日時	令和4年7月30日 09時40分ごろ
発生場所	千葉県富津市富津岬北方沖 木更津港富津第2号灯標から真方位223° 1.1海里付近 （概位 北緯35° 21.9′ 東経139° 47.1′）
インシデントの概要	プレジャーボートヒロは、西進中、操舵ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年8月24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	プレジャーボート ヒロ、5トン未満（長さ6.88m） 235-28757千葉、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力103kW、回転数毎分 6,000、4気筒、ボア86mm、使用燃料ガソリン、機関製造日 不詳、平成4年7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 南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、釣り場に向けて西進中、左舵を取った後、右舵を取ったものの、舵が効かなかったので、船長が、船外機を停止し、再始動させて舵輪を操作したが、旋回できず、運航不能と判断して携帯電話で118番通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇によって千葉県木更津港にえい航された。</p> <p>船外機は、船外機修理会社により点検が行われ、装着されたスイベルブラケット（船外機を支持して可動させる金具。以下「本件ブラケット」という。）のブッシュに注入されたグリスが切れ、本件ブラケットが固着していることが確認された後、グリスアップが行われて復旧した。</p> <p>船外機は、手動油圧操舵システムで舵輪を操作することにより、操舵シリンダを介して可動するようになっていた。</p> <p>船長は、本インシデント時、初めて本船を船舶所有者から借りて運航しており、発航前点検をした際、船外機の作動に異常はなかった。</p> <p>船舶所有者は、船外機を本インシデントの約2年前に中古で購入して以来、月に平均約3回使用していたが、本件ブラケットのグリスアップをしたことがなかった。</p>

	<p>船外機取扱説明書には、運転時間50時間又は3か月ごとに本件ブラケットをグリスアップするよう記載されていた。</p>
分析	<p>本船は、約2年間本件ブラケットのグリスアップが行われていない中、西進中、本件ブラケットのブッシュに注入されたグリスが切れたことから、本件ブラケットが固着して操舵ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、約2年間本件ブラケットのグリスアップが行われていない中、西進中、本件ブラケットのブッシュに注入されたグリスが切れたため、本件ブラケットが固着して操舵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"> ・ 船舶所有者は、定期的に船外機のスイベルブラケットをグリスアップすること。