

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（機関故障）
発生日時	令和4年10月16日 08時00分ごろ
発生場所	静岡県富士市田子の浦港南方沖 田子の浦港西防波堤灯台から真方位250° 510m付近 （概位 北緯35° 08.0′ 東経138° 41.5′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{もとよし} 元吉丸は、西進中、船外機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年12月1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 元吉丸、0.9トン 240-66117静岡、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力44.1kW、使用燃料ガソリン、4気筒、ボア65mm、回転数毎分5,500、機関製造年月日不詳、進水年月日不詳
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.2m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、船舶所有者である同乗者1人を乗せ、釣りの目的で田子の浦港の定係地を出発し、同港南方沖を西進中、船外機が停止した。</p> <p>船長は、船外機の始動を試みたものの、始動できなかったため航行を断念し、118番通報したのち、付近を航行していた漁船に救助を要請し、本船は、同漁船にえい航されて定係地に戻った。</p> <p>機関修理会社担当者は、本インシデント後、船外機を点検したところ、セルモーターが始動できたものの、クランク軸が回転しなかったため、ピストンリングに焼き付きなどを生じたのではないかと思い、パーソナルコンピューターを船外機に接続して点検した結果、本インシデント前に油圧低下及び過熱の警報履歴が4回残っていることを確認した。</p> <p>船外機は、本インシデント後、修理されずに交換された。</p> <p>船舶所有者は、本インシデントの約1か月前にインターネットオークションで本船を購入し、船外機の整備状況は不明であったが、購入後に潤滑油を交換し、3、4回航行した際には、警報は発生しなかった。</p>

	<p>修理会社担当者は、過去に発生した過熱及び油圧低下の原因が不明な状態で使用され続け、ピストンリングの焼き付きなどを生じ、クランク軸が回転しなかったのではないかと思った。</p>
分析	<p>本船は、船外機の整備状況が不明な中、西進中、船外機のクランク軸が回転しなくなり、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、船外機の整備状況が不明な中、西進中、船外機のクランク軸が回転し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">・ 中古の船外機を購入する者は、船外機を使用する前に点検及び整備を行うことが望ましい。