

## 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（推進器故障）
発生日時	令和4年5月3日 10時30分ごろ
発生場所	山口県萩市見島 <sup>み</sup> 長尾ノ鼻北西方沖 見島北灯台から真方位322° 1.7海里付近 (概位 北緯34° 49.2′ 東経131° 06.6′)
インシデントの概要	プレジャーボート H & M <sup>エイチアンドエム</sup> は、漂流中、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7月6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	プレジャーボート H&M、2.0トン 270-42065山口、個人所有 ディーゼル機関、船内外機、4サイクル、出力106.70kW、回転数毎分3,200、4気筒、ボア100mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成10年1月進水、
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、見島北東方沖で漂流して釣りを行ったあと、釣り場を移動しようと、船長が主機のクラッチを操作したところ異音がしてギアが入らず、プロペラが回転しなかった。</p> <p>船長は、クラッチを数回操作したものの、プロペラが回転しなかったため、海上保安庁に救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇にえい航された後、マリーナの船にえい航されて定係地に戻った。</p> <p>本船は、機関整備業者による点検を行われた結果、アウトドライブ内のユニバーサルジョイントのヨークが破断し、主機の動力がプロペラに伝達できない状態となっていることが確認された。</p> <p>機関整備業者はユニバーサルジョイントのヨークが破断した原因について、経年劣化の可能性があったが、詳細な調査は行わなかった。</p> <p>本船は、平成10年1月に進水し、船長が令和元年8月ごろに中古で購入して毎月1回程度運航していたが、点検・整備を機関整備業者に依頼していたのでユニバーサルジョイントの点検状況を把握してい</p>

	<p>なかった。</p> <p>機関整備業者は、本インシデントの約2年前に本船の全体的な整備を行ったものの、ユニバーサルジョイントの点検内容の詳細を把握していなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、長年、ユニバーサルジョイントの点検・整備が行われていない状況下で漂流中、船長がクラッチを操作した際、アウトドライブ内のユニバーサルジョイントのヨークが破断したことから、主機の動力がプロペラに伝達できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>ユニバーサルジョイントのヨークは、経年劣化により破断した可能性があると考えられるが、破断に至った状況及び原因を明らかにすることはできなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、漂流中、船長がクラッチを操作した際、アウトドライブ内のユニバーサルジョイントのヨークが破断したことにより主機の動力がプロペラ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>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、船齢の古い船舶については、運転時間又は経過年数を考慮して、定期的にユニバーサルジョイントの点検を機関整備業者に依頼すること。</li> </ul>