

船舶インシデント調査報告書

令和6年10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（舵故障）
発生日時	令和6年3月31日 16時30分ごろ
発生場所	高知県 <small>しまんとにしどろ</small> 西道埼南東方沖 西道埼灯台から真方位142° 500m付近 (概位 北緯32° 55.7′ 東経133° 00.2′)
インシデントの概要	プレジャーボート美穂丸2号は、航行中、舵の操作ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年4月17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 美穂丸2号、2.0トン 282-19681高知、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力95.6kW、回転数毎分 5,500、4気筒、ボア86.0mm、使用燃料ガソリン、機関製造 年月日不詳、平成16年12月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・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 2、視界 良好 海象：波高 約0.3m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣り場に到着後、錨泊しようと風向きを見ながら舵輪を左右に回していたところ、船外機付近からパキッという音が聞こえて舵の操作ができなくなった。</p> <p>船長は、操舵系統を確認したところ、油圧操舵装置のアームと船外機のステアリングフックの連結ボルト（以下「連結ボルト」という。）が折損していたので、自力での航行を諦めて118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、海上保安庁の依頼を受けた漁業協同組合の漁船により、四万十市下田港にえい航された。</p> <p>船長は、本船がえい航された後、船外機を点検した際、転舵軸に塗布されていた耐水グリスが少なく、同軸の固着が進んでいて、船外機の向きが左右に動きにくくなっている状態を認めた。</p> <p>船長は、平成16年10月ごろ本船を購入後、船外機の点検整備を自身で行っていたが、転舵軸に耐水グリスを塗布することがなく、最近、舵輪を回すときに重いと感じていたので、舵輪を操作していたときに連結ボルトに過度な力が掛かり折損したのであろうと本インシデント後に思った。</p>

	<p>本船の船外機は、取扱説明書によれば、100時間運転ごと又は6か月ごとに転舵軸に耐水グリスを塗布することとされていた。</p>
分析	<p>本船は、船外機の転舵軸に耐水グリスが長年塗布されずに同軸の固着が進んで船外機の向きが左右に動きにくくなっていた状況下、船長が重く感じていた舵輪を操作し続けたことから、連結ボルトが折損して舵を操作できなくなり、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、本船が航行中、船長が重く感じていた舵輪を操作し続けたため、連結ボルトが折損して舵を操作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"> ・ 船外機を使用する船長は、取扱説明書に従い定期的に転舵軸に耐水グリスを塗布すること。また、操舵に違和感が生じた場合には、船外機整備業者に点検を依頼することが望ましい。