

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年10月23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6年2月1日 03時40分ごろ
発生場所	兵庫県姫路港飾磨航路 飾磨西防波堤東灯台から真方位115°50m付近 （概位 北緯34°45.7′ 東経134°39.0′）
インシデントの概要	遊漁船テイルウオークⅡは、航行中、船外機のリモコンレバーが中立に切り替わらなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年2月19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	遊漁船 テイルウオークⅡ、1.5トン 210-58826兵庫、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力103.00kW、回転数 毎分6,000、4気筒、ボア86mm、使用燃料ガソリン、令和4 年9月機関製造、平成元年10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 曇り、風向 北東、風力 1、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、釣り客3人を乗せ、釣り場に向けて飾磨航路を航行していた。</p> <p>船長は、釣り場に近づき減速した際、船外機のリモコンレバー（以下「本件レバー」という。）の動きが中立位置の手前付近で固くなって中立に切り替わらなかったため、少し沖に出て船外機を停止した。</p> <p>船長は、船外機をチルトアップして点検したが、本件レバーを中立にすることができず、始動安全装置*1により船外機が始動しなかったため、自力での航行を断念して投錨後、118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視船により兵庫県姫路市網干区のマリーナへえい航された。</p> <p>本船がえい航された後、機関整備会社担当者は、本件レバーを何度か動かしていたところ、中立に切り替わり船外機を始動することができたので、近くの自社整備場まで、船長に本船を自力で航行してもらうこととした。</p>

\*1 「始動安全装置」とは、リモコンレバーがニュートラル（中立）の位置の場合のみ、エンジン始動装置を作動させることができる安全装置のことをいう。

	<p>機関整備会社担当者は、自社整備場において、本船の船外機のギアケースを開放点検したところ、ドライブシャフト先端の金属製のピニオンギアが一枚欠損して無くなっていることを認め、欠損した金属片が本件レバーと連動するシフトロッドやクラッチカム等に引っ掛かり、本件レバーが中立に切り替わらなかったと推測した。</p> <p>機関整備会社担当者によれば、本船の船外機は、新しく、ギアオイルが令和5年12月に交換されて規定量が入っており、水の混入がなく、金属粉の混入が見受けられたものの他の異常は認められず、ピニオンギアが欠損した理由は分からなかった。</p> <p>船長は、本件レバーが中立に切り替わらなくなっていたとき、船外機の運転ができていたので、船外機を停止せずに最寄りの港に避航すれば良かったと本インシデント後に思った。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、航行中、船外機のギアケース内のドライブシャフト先端のピニオンギアの欠損した金属片が、本件レバーと連動するシフトロッド又はクラッチカム等に引っ掛かったことから、本件レバーを中立に切り替えることができず、船外機を停止した際、始動安全装置が作動して船外機を始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、航行中、船外機のギアケース内のドライブシャフト先端のピニオンギアの欠損した金属片が、本件レバーと連動するシフトロッド又はクラッチカム等に引っ掛かったため、本件レバーを中立に切り替えることができず、船外機を停止した際、始動安全装置が作動して船外機を始動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><b>再発防止策</b></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"> <li>・ 船長は、発航前検査を確実にを行い、操縦装置（シフト、スロットル、ステアリング）の操作が可能であることを確認すること。</li> </ul>