

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年1月24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8月23日 01時40分ごろ
発生場所	愛知県知多市東邦ガス知多共同基地西方沖 名古屋港東航路第4号灯標から真方位086°830m付近 （概位 北緯34°58.0′ 東経136°48.7′）
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>つくとみ</sup> 月読丸は、漂流中、船外機のクラッチが入らなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年9月28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 月読丸、5トン未満（長さ5.22m） 240-38335愛知、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力44.10kW、回転数毎分5,800、3気筒、ボア72.5mm、使用燃料ガソリン、機関製造日不詳、平成7年3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 雨、風 ほとんどなし、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、漂流中、釣り場を移動しようとして船外機のクラッチレバーを中立から後進に入れた際、クラッチが入らず、プロペラが回転しなかった。</p> <p>船長は、クラッチが入らなかったため運航不能と判断して携帯電話で118番通報し、本船は、来援した監視取締艇にえい航され、知多市所在のマリーナに到着した。</p> <p>船外機は、シフトレバーと連動するシフトロッド及びクラッチカムによりプロペラ軸を前後させ、同軸上にあるクラッチを前進又は後進のかさ歯車に脱着させることで前進、後進及び中立に切り替えられる構造になっており、シフトロッドが2つに分割されていた。</p> <p>船外機は、船外機修理会社担当者により点検が行われ、シフトレバーに結合する上部シフトロッドとクラッチカムに結合する下部シフトロッドを繋ぐジョイントナットが緩んで、下部シフトロッドが外れていることが判明し、下部シフトロッドをジョイントナットで締めて復旧した。</p> <p>船長は、令和3年9月に中古で船外機を購入し、本船を月に平均して4回ほど使用しており、グリスアップや潤滑油の交換等の整備を行</p>

	<p>っていたが、遠出をしないので船外機の開放点検を行ったことはなかった。</p> <p>(付図1 動力伝達系統 参照)</p>
分析	<p>本船は、シフトロッドが点検されていない中、漂泊中、シフトレバーに結合する上部シフトロッドとクラッチカムに結合する下部シフトロッドを繋ぐジョイントナットが緩んで下部シフトロッドが外れたことから、クラッチが入らなくなり、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、夜間、本船が、シフトロッドが点検されていない中、漂泊中、シフトレバーに結合する上部シフトロッドとクラッチカムに結合する下部シフトロッドを繋ぐジョイントナットが緩んで下部シフトロッドが外れたため、クラッチが入ら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"> <li>・ 船長は、定期的に船外機の開放点検を実施し、下部シフトロッドを繋ぐジョイントナットの緩みの有無を確認して必要に応じて締め付けること。</li> </ul>

付図1 動力伝達系統

