

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年5月29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5年7月21日 07時10分ごろ
発生場所	北海道 <sup>かみのくに</sup> 上ノ国町上ノ国漁港（上ノ国地区）北方沖 鷗島 <sup>かもめ</sup> 灯台から真方位189° 3.4海里付近 （概位 北緯41° 48.7′ 東経140° 06.2′）
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>ディーエフ</sup> TF-24は、航行中、船外機が使用できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和5年8月9日、主管調査官（函館事務所）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 TF-24、2.6トン（長さ約6.45m） 271-39268北海道、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力147.1kW、回転数毎分 6,000、6気筒、ボア94.0mm、使用燃料ガソリン、機関製造年 月日不詳、平成29年9月進水
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 南東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、上ノ国漁港付近で遊漁を行う目的で同港を出港し、船外機の回転数を毎分3,000回転として約25ノットの対地速力で北進を始めたものの、数分後、船外機が警報音を吹鳴して自動減速した。</p> <p>船長は、船外機に過熱が生じたことを認め、船外機からの異臭に気付いて船外機を点検したところ、冷却海水が排出孔から出ていないことを知り、船外機を一旦停止して再び始動したものの冷却海水が排出されなかったため、船外機の運転を諦めて118番通報を行った。</p> <p>本船は、海上保安庁の救援協力依頼により出動した地方水難救済会所属の漁船によりえい航されて上ノ国漁港に戻り、船長が所有するボートトレーラーに揚収されて最寄りの船外機製造会社が認定する機関整備会社に搬送された。</p> <p>本船の船外機は、後日、機関整備会社の担当者が点検した結果、‘冷却海水ポンプのゴム製インペラ’（以下「本件インペラ」という。）が激しく破損していることが判明し、本件インペラを交換した後に運転が正常に戻ったことが確認された。</p> <p>船長は、令和3年7月に小型船舶操縦免許を取得し、令和4年9月</p>

	<p>に本船を中古で購入した後、夏場に月5回程度運航しており、令和5年5月に機関整備会社による船外機の総点検を受けていた。</p> <p>本船の船外機は、本インシデントの直近の運航時、船長が帰宅準備として本船をボートトレーラーに揚収する作業中、意図せず中立運転が維持され、しばらくの間、ドライ運転（冷却水を通水することなく運転すること）の状態となっていた。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、前回の運航後のボートトレーラーに揚収作業中に中立運転が続けられて船外機がドライ運転の状態となり、本件インペラに焼損等が生じていたことから、航行中、本件インペラが激しく破損し、冷却海水ポンプが揚水不能となって船外機が過熱して運転することができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、本船が、前回の運航後のボートトレーラーに揚収作業中に中立運転が続けられて船外機がドライ運転の状態となり、本件インペラに焼損等が生じていたため、航行中、本件インペラが激しく破損し、冷却海水ポンプが揚水不能となって船外機が過熱して運転することが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>・ボートトレーラーを用いる船長は、船を揚収する際、必ず主機等が停止していることを確認すること。</li> <li>・船長は、発航前検査を確実にを行い、冷却海水の排出量及び勢い等に異常がないことを確認すること。</li> <li>・船外機の取扱者は、誤ってドライ運転を行ってしまった場合、次の出航までに機関整備会社の点検を受けることが望ましい。</li> </ul>