

船舶インシデント調査報告書

令和6年7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6年2月17日 21時25分ごろ
発生場所	愛知県名古屋港第6区 名古屋港高潮防波堤中央堤西灯台から真方位191° 2.3海里付近 (概位 北緯34° 58.3′ 東経136° 47.6′)
インシデントの概要	プレジャーボート ^{エア} AIR-BORNは、航行中、船外機のプロペラが回転しなくなり、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29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 AIR-BORN、5トン未満（長さ5.21m） 240-17966愛知、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力29.40kW、回転数毎分5,750、3気筒、ボア65mm、使用燃料ガソリン、機関製造日不詳、昭和60年6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 晴れ、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、職場の同僚2人を乗せ、釣りの目的で、三重県川越町JERA川越火力発電所周辺に向けて航行中、船外機が異音を発して減速した。</p> <p>船長は、船外機を停止した後、再始動させ、クラッチレバーを操作したがクラッチが入らず、プロペラが回転しなかったため運航不能と判断し、船外機を停止して本船を漂流させ、同僚1人は、118番通報をした。</p> <p>本船は、来援した巡視艇にえい航されて、愛知県名古屋市所在の海上保安部の岸壁に到着した。</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、ドライブシャフトに接続されたクラッチの一部のピニオンギア（以下「本件ギア」という。）が割損し、クラッチが前進歯車又は後進歯車にかみ合っても、ドライブシャフトの回転力をプロペラシャフトに伝達してプロペラを回転させることができず、推進力が得られなくなっていることが判明し、本件ギアを交換して復旧した。</p> <p>船外機修理会社担当者は、本インシデント発生の約1年前に本船の</p>

	<p>船外機の修理を行った際、スケグ（船外機の下部に付いている針路を安定させるフィン状のもの）が左に曲損していたので、何らかに当たった衝撃で本件ギアに亀裂が生じ、使用を続けたことで割損に至ったと思った。</p> <p>船舶所有者は、本インシデント発生の約3年半前に新品で船外機を購入し、本船を2か月に1回程度使用していたが、今までに、船外機を岩等にぶつけた記憶がなかった。</p> <p>（図1、写真1 参照）</p>
分析	<p>本船は、航行中、船外機の本件ギアが割損したことから、ドライブシャフトの回転力をプロペラシャフトに伝達してプロペラを回転させ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> <p>船外機は、約1年前にスケグが曲損し、本件ギアが何らかに当たった衝撃を受けて亀裂が生じ、使用が続けられて割損した可能性があると考えられるが、割損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>
原因	<p>本インシデントは、本船が、航行中、船外機の本件ギアが割損したため、ドライブシャフトの回転力をプロペラシャフトに伝達してプロペラを回転させ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>
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"> ・船舶所有者は、船外機のスケグなどに著しい損傷がある場合、船外機に強い衝撃が加わった可能性があることから、修理会社等に船外機のクラッチ等の点検整備を依頼すること。

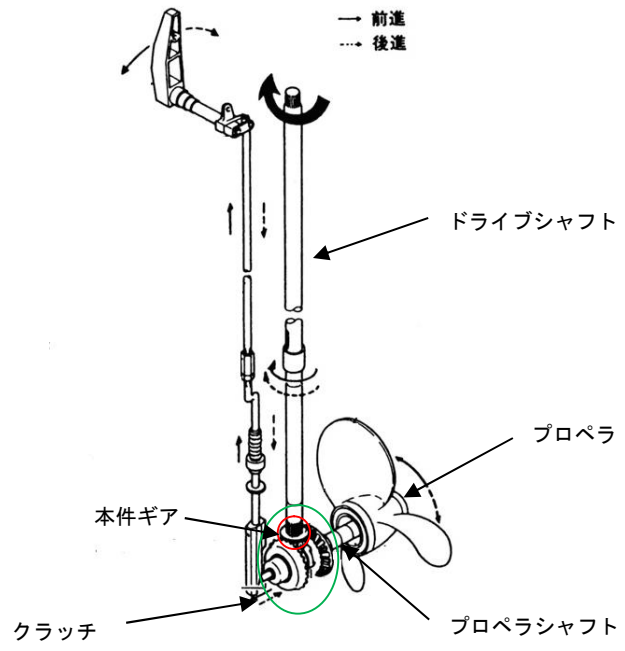


図1 船外機構造図



写真1 スケグ