

## 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5年6月11日 05時10分ごろ
発生場所	北海道網走市能取漁港（二見ヶ岡地区）北西方沖（能取湖中部） 取狩朱内四等三角点から真方位304°3,960m付近 （概位 北緯44°03.8′ 東経144°09.8′）
インシデントの概要	プレジャーボート流星Ⅱは、航行中、船外機が過熱して始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和5年6月28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 流星Ⅱ、5トン未満（長さ5.38m） 200-26070北海道、個人所有 ガソリン機関、船外機、2サイクル、出力58.8kW、回転数毎分 5,000、3気筒、ボア82mm、使用燃料ガソリン、平成6年7 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、風向 西南西、風力 3、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、知人2人を乗せ、釣りをを行う目的で能取漁港（二見ヶ岡地区）（以下「出航地」という。）を出航し、約15ノットの対地速力で北進を開始して約10分後、船外機のオーバーヒートの警報音が鳴って自動的に停止した。</p> <p>船長は、船外機の冷却海水の流れを確認するパイロットウォーター（Pilot Water、以下「PW」という。）排出状況等を点検して異状がないことを確認し、繰り返し始動を試みたが、同様の警報が生じて始動することができなかった。</p> <p>船長は、しばらくして船外機を始動することができたものの停止した要因が分からず、このまま船外機を使用することを不安に思い、出航地に戻ることにしたが、約5分後に再び停止して始動できなくなり、自力での航行を諦めて118番通報を行った。</p> <p>船長は、海上保安庁の救援を待つ間に付近で操業していた漁船の船長から声を掛けられ、本船は、同漁船にえい航されて出航地に到着した。</p> <p>船長から船外機の点検を依頼された機関整備会社の担当者は、点検の結果、冷却海水ポンプのゴム製インペラが破損していることが判明</p>

	<p>し、同インペラを交換した。</p> <p>船長は、例年6月から10月の夏場の間、機関整備会社の敷地内に本船を留め置き、月に1度又は2度、能取湖付近等で釣りを行っていたが、本船を購入して約9年間、船外機の分解整備や冷却海水ポンプのゴム製インペラの交換等を行ったことがなかった。</p> <p>本船の船外機は、潤滑油の警報以外の表示灯が装備されておらず、船外機の機関が過熱した際には警報音を発して機関回転数を自動的に下げる仕様となっていた。</p> <p>船外機製造会社の担当者は、PWは冷却水の一部が船外機要部に入る前で分岐して船外に排出されるものであって、シリンダー周辺への通水状況を示すものでなく、本インシデント時、船外機内のピストンが過熱により膨張してシリンダーライナーと固着して運転ができなくなり、船外機が停止した可能性があるかと推定した。</p> <p>船外機取扱説明書によれば、船外機は、1年ごと、又は運転時間200時間ごとに冷却海水ポンプを点検する旨記載されている。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、船長が本船を購入後の約9年間、船外機の整備を行っていない状況下、航行中、冷却海水ポンプのゴム製インペラが破損し、冷却海水が機関を十分に冷やすことができなくなったことから、船外機の機関が過熱して運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、船長が本船を購入後の約9年間、船外機の整備を行っていない状況下、航行中、冷却海水ポンプのゴム製インペラが破損し、冷却海水が機関を十分に冷やすことができなくなったため、能取湖内を航行中、船外機の機関が過熱して運転ができなくなったことにより発生したものと推定される。</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>・ 船外機を搭載する小型船舶の船長等は、取扱説明書に従って各種整備を行うこと。</li> </ul>