

船舶インシデント調査報告書

令和7年1月22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7月14日 08時15分ごろ
発生場所	阪神港大阪第3区 大阪北港口防波堤灯台から真方位100° 1,470m付近 (概位 北緯34°38.9′ 東経135°25.8′)
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>アルバ</sup> ALBAは、航行中、船外機が始動しなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年7月24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	プレジャーボート ALBA、5トン未満（長さ5.76m） 280-36855大阪、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力36.70kW、回転数毎 分6,000、3気筒、ボア70.0mm、使用燃料ガソリン、機関製 造年月日不詳、平成10年5月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北北東、風力 1、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人で乗り組んでいた。</p> <p>船長は、船外機を中立とし漂泊して釣りを行った後、釣り場を移動しようとして船外機を後進にかけた際、本船の船外機が停止した。</p> <p>船長は、船外機を始動しようとしたがセルモーターが回らなかったため運航不能と判断し、118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇により大阪市港区所在の係留地にえい航された。</p> <p>船舶所有者は、令和6年4月ごろ本船を中古で購入して回航後、船外機が<sup>と</sup>停まり始動できなくなったので、機関整備業者に修理を依頼したことがあった。</p> <p>船外機は20年以上前に製造されたもので、冷却水通路内部に塩の塊が隙間なく詰まったまま長年使用されていなかったようなので、機関整備業者は修理の際に、冷却海水管の分解清掃のほか、キャブレターのオーバーホールなどを行い、確認することのできた塩を取り除いて修理を終えた。</p> <p>機関整備業者は、修理後に本船を引き渡す際、冷却水通路内部に取り切れなかった塩の塊がまだ残っていて再度詰まる可能性があること</p>

	<p>を船舶所有者及び船長に説明していた。</p> <p>船長は、出航前に検水口から海水が出ていることを確認したので、漂泊中に船外機のアイドリング回転数が低いように感じていたが、船外機が停止するとは思っていなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>本船は、航行中、塩の塊が船外機の冷却海水管内で詰まり冷却海水が供給されなくなったことから、船外機が過熱して停止し、始動しなくなり運航不能となった可能性があると考えられる。</p> <p>本船の船外機は、長年使用されておらず、冷却水通路内部に塩の塊が隙間なく詰まっていたことから、機関整備業者が取り切れなかった塩の塊が冷却水通路内部に残っていた可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、機関整備業者から船外機の冷却水通路内部に塩の塊がまだ残っている可能性があることを聞いていたが、出航前に検水口から海水が出ていたことから、出航し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、船外機の冷却水通路内部に塩の塊が残っていた可能性のある状況下、航行中、塩の塊が冷却海水管内で詰まり冷却海水が供給されなくなったため、船外機が過熱して停止し、始動しなくなったことにより発生した可能性があると考えられる。</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>・ 船舶所有者及び船長は、機関に不調が発生する可能性がある場合、停泊中に試運転を十分に行うなどして状態をよく確認し、不調可能性の要因を解消してから出航すること。</li> </ul>