

## 船舶インシデント調査報告書

令和8年1月21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（舵故障）
発生日時	令和7年8月13日 07時45分頃
発生場所	三重県志摩市大王埼南西方沖 深谷水道南口灯台から真方位109° 1,820m付近 （概位 北緯34° 15.4′ 東経136° 52.8′）
インシデントの概要	プレジャーボートあさひなは、航行中、操舵ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年8月20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 あさひな、5トン未満（長さ6.15m） 240-22639三重、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力66.2kW、回転数毎分 5,300、4気筒、ボア73mm、使用燃料ガソリン、機関製造年 月日不詳、昭和63年11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、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、釣りをを行う目的で志摩市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）を出航し、船長が大王埼南西方沖で主機を停止して漂泊しながら釣りを行った。</p> <p>船長は、船外機を始動し、別の釣り場に向けて移動を開始したところ、舵輪の操作が急に重くなったので、減速して右舵を取ったものの、舵が操作できなくなって船外機を停止した。</p> <p>船長は、本船の操舵ができず運航不能と判断して118番通報し、本船は、来援した海上保安庁の巡視艇にえい航され、本件マリーナに戻った。</p> <p>船長は、本インシデント後、整備会社に依頼して操舵系統を確認したところ、油圧操舵装置のアームが腐食により破損して船外機から外れ、また、同装置に油圧を供給するゴム製ホースに緩みが生じて外れているのを認めた。</p> <p>船長は、出航前に船外機の外観点検を行ったものの、合成ゴム製被覆で保護されていた箇所の状態が確認できておらず、また、船外機の始動後に油圧式操舵装置の作動試験を行わなかった。</p> <p>船長は、ふだんから、操舵装置の制御系統に関する整備を行ってお</p>

	らず、その状況を把握していなかった。
<b>分析</b>	<p>本船は、油圧式操舵装置のアームが腐食している状態において、航行中、同アームが破損し、また、ゴム製ホースが外れて同装置に油圧が供給されなくなったことから、操舵ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、出航前に船外機の外観点検を行ったものの、油圧操舵装置のアームが合成ゴム製被覆で保護されていたことからアームが腐食していること及びゴム製ホースに緩みが生じて外れていることに気付かなかった。</p> <p>船長は、ふだんから、操舵装置の制御系統に関する整備を行っておらず、その状況を把握していなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、船長が操舵装置の制御系統に関する整備を行っていなかったため、本船が航行中、腐食していた同装置のアームが破損し、また、ゴム製ホースが外れて同装置に油圧が供給され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>・ 小型船舶の船長は、油圧操舵装置の点検及び整備を定期的に行い、腐食を認めた場合は速やかに部品を交換すること。</li> </ul>