

船舶インシデント調査報告書

令和8年3月25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7年8月30日 13時40分頃
発生場所	長崎県長崎市樺島 ^{かば} 南西方沖 樺島灯台から真方位226°16.9海里付近 （概位 北緯32°21.2′ 東経129°32.4′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{グロリー オートゥム} GLORY AUTUMNは、漂流中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年9月3日、主管調査官（長崎事務所）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 GLORY AUTUMN、6.1トン 293-41179熊本、株式会社セミテック ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力368kW、回転数毎分2,600、6気筒、ボア120.0mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成29年8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 南西、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	(1) 本インシデント発生から発生後の経過 本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、樺島南西方沖の釣り場で主機を運転させたまま主機操縦レバーを中立位置として漂流していた。 船長は、後部甲板で知人と共に釣りを行っていたところ、操舵室内から警報音が聞こえたので、操舵室内に入った。そして、操縦席前部に設置された計器盤の冷却水温度計の温度指示が100℃を超えていることを視認した。 船長は、直ちに主機を停止させ、後部甲板の機関室出入口ハッチから主機の状態を確認したものの、異状は見られなかったので、主機を再始動させて状態を確認したところ、主機から噴出している水蒸気を見た。 船長は、主機がオーバーヒート（冷却されずに過熱した状態）したと思い、再び主機を停止させた後、海上保安庁に救助を要請するとともに、所属マリーナの担当者（以下「担当者」という。）に本インシデント発生の連絡をした。 本インシデント発生の連絡を受けた担当者は、マリーナの従業員

員と共に、小型船舶を操船して現場海域に向かった。

担当者は、現場海域に到着した後、従業員と共に主機の状態を確認したところ、主機の動力を発電機（オルタネーター）と冷却清水ポンプに伝達するゴム製のドライブベルト（以下「本件ベルト」という。）が破断し、保護カバーの隙間からはみ出していたのを見た。（写真1参照）

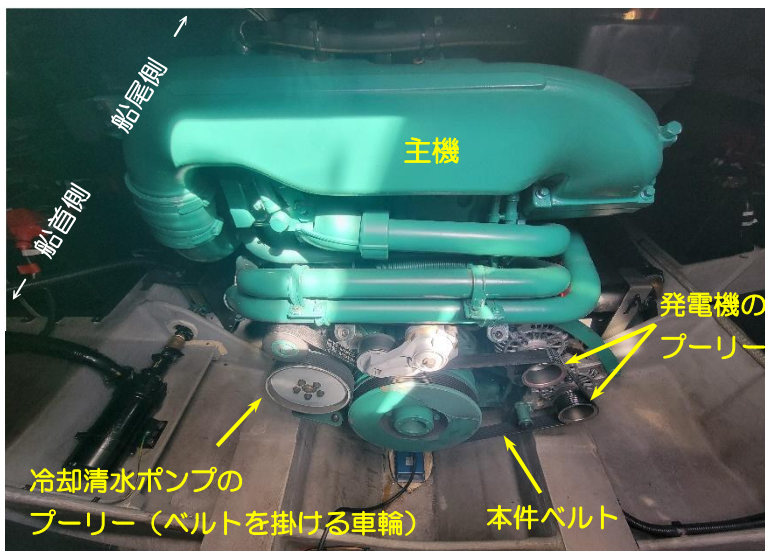


写真1 主機の保護カバーを取り外した状態

担当者は、本船に本件ベルトの予備品を搭載しておらず、また、本件ベルトを持参していなかったため、航行不能と判断した。

本船は、マリーナの小型船舶によってマリーナまでえい航された。

(2) 主機（本件ベルトを含む）に関する情報

① 購入時期、使用頻度等

船長は、平成29年9月に新艇で本船を購入した。

本船の使用頻度は月に2～3回であり、本インシデント発生までの主機の総運転時間は約4,700時間であった。

② 点検及び整備状況

本件ベルトは、令和3年7月（本船購入後から約4年）に破断して交換され、その後、約4年1か月使用されていた。

船長は、前記の際に以前所属していたマリーナの担当者から教えてもらって本件ベルトのおおよその交換時期を把握したものの、主機（本件ベルトを含む）の点検及び整備に関してはマリーナに任せており、何らかの異状があれば担当者から助言があると思っていた。

本件ベルトの点検及び整備は、主機の保護カバーを取り外す必要があり、担当者によって月に一度保護カバーが取り外され

て本件ベルトの張り具合や亀裂の有無などの確認が行われていた。

なお、本インシデント当日、本件ベルトの確認は行われていなかった。

③ 本件ベルトの交換時期

主機の取扱説明書には、本件ベルトの交換を運転時間が2,000時間ごと又は使用年数が4年ごとのいずれか早い方に行うよう記載されている。

④ 本件ベルトが破断した要因

主機製造会社の代理店によれば、本件ベルトが破断したのは、破断した本件ベルトの背面部に硬化及び劣化した状態が見られ、また、使用時間や前回の交換時期を踏まえると、機関室内の熱やオイルミスト等の影響でゴムが硬化し、柔軟性を失ったことによるものと考えられるとのことであった。(写真2参照)



写真2 破断した本件ベルト

⑤ 冷却水系統

冷却海水ポンプで送り出した海水によって主機の冷却清水を冷却する間接冷却方式であった。

分析

本船は、漂流中、本件ベルトが破断して冷却清水ポンプを駆動することができなくなったことから、冷却清水が循環せずに熱交換器で冷却されなくなり、冷却清水温度が上昇して主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと推定される。

本件ベルトが破断したのは、船長が取扱説明書に記載された4年の交換時期を超えて本件ベルトを使用していたことから、本件ベルトが、機関室内の熱やオイルミスト等の影響を受けながら、劣化したことによるものと考えられる。

船長は、以前所属していたマリーナの担当者から教えてもらって本件ベルトのおおよそ交換時期(4年ごと)を把握していたものの、次

	<p>のことから、本件ベルトを使用し続けていたものと考えられる。</p> <p>(1) 発航前検査においては、保護カバーを外さないと本件ベルトの状況が見にくかった。</p> <p>(2) 主機の点検及び整備が担当者によって月に一度の頻度で計画的に実施されており、不具合があれば自身に報告があると思っていた。</p>
原因	<p>本インシデントは、船長が取扱説明書に記載された4年の交換時期を超えて本件ベルトを使用していたため、劣化によって本ベルトが本船の漂流中に破断して冷却清水ポンプが停止し、主機の冷却清水温度が上昇し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>船長は、本インシデント後、本件ベルトの交換方法を習熟するとともに、本船に予備の本件ベルトを搭載することとした。</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"> ・ 小型船舶の船長は、取扱説明書の記載内容を確認して点検整備を実施し、定期交換が必要な部品については、取扱説明書に従って定期的に点検及び交換を行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、運輸安全委員会のウェブサイトに掲載されている「プレジャーボートの安全運航のために」を活用して日頃の点検及び保守整備を行うとともに、国土交通省のウェブサイトに掲載されている発航前検査チェックリストなどを活用して発航前検査を行うこと。 <p>(https://jtsb.mlit.go.jp/guide/pleasure.html)</p> <p>(https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr10_000010.html)</p>