

## 船舶インシデント調査報告書

令和5年11月1日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 伊藤 裕 康（部会長）  
 委員 上野 道 雄  
 委員 岡本 満喜子


|  |   |
|--|---|
| <b>インシデント種類</b>  | 運航不能（機関故障）  |
| <b>発生日時</b>  | 令和5年6月24日 09時47分ごろ  |
| <b>発生場所</b>  | 鹿児島県奄美市笠利埼西方沖<br>笠利埼灯台から真方位272° 1,410m付近<br>（概位 北緯28°31.8′ 東経129°40.5′）   |
| <b>インシデントの概要</b>   | プレジャーボートはるえ丸は、漂泊中、船外機の運転ができなくなり、運航不能となった。   |
| <b>インシデント調査の経過</b>   | 令和5年7月4日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）を指名した。<br>なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。<br>原因関係者から意見聴取を行った。   |
| <b>事実情報</b><br>船種船名、総トン数<br>船舶番号、船舶所有者等<br>L×B×D、船質<br>機関、出力、進水等 | プレジャーボート はるえ丸、0.5トン<br>KG3-37025（漁船登録番号）、個人所有<br>5.71m(Lr)×1.78m×0.65m、FRP<br>ガソリン機関、船外機、22.10kW、平成21年2月20日<br>第295-45469号（船舶検査済票の番号）<br>4サイクル、回転数毎分6,250、3気筒、ボア61mm、使用燃料ガソリン、平成30年9月機関製造<br>（写真1 参照）<br><br> |
| <b>乗組員等に関する情報</b>  | 船長 21歳<br>一級小型船舶操縦士<br>免許登録日 令和2年3月9日   |

写真1 本船

|           |   |
|-----------|---|
|           | 免許証交付日 令和2年3月9日<br>(令和7年3月8日まで有効)   |
| 死傷者等      | なし  |
| 損傷        | なし  |
| 気象・海象     | 気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約1m/s、視界 良好<br>海象：波向 南、波高 0.5m未満、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、同乗者2人を乗せ、釣りの目的で、令和5年6月24日05時30分ごろ鹿児島県奄美市に所在する漁港を出発した。</p> <p>本船は、出港後、約13～14ノットの対地速力で北北西進して、笠利埼西方沖で漂泊し、船長が船外機をストップスイッチロックのテザーコードに装着しているU字型クリップ（以下単に「U字クリップ」という。）をストップスイッチから抜いて機関を停止し、釣りを開始した。</p> <p>本船は、09時47分ごろ、船長が釣り場を移動する目的で、船外機の機関を始動しようとしたところ、セルモータが回るものの燃料運転に切り替わらず、同機関が始動できなかった。</p> <p>船長は、約10～20回船外機の始動を試みたが、始動することができず、自力で航行することが不可能であると判断して、錨を投下して錨泊し、10時10分ごろ118番通報を行い、救助を求めた。</p> <p>海上保安庁は、巡視船を出動させ、また、奄美漁業協同組合に救助の協力を要請し、同組合所属漁船1隻（以下「救助漁船」という。）が本船に向かった。</p> <p>救助漁船は、11時46分ごろ本船付近に到着し、船尾からえい航索を伸ばして本船のえい航を開始し、続いて到着した巡視船が搭載艇を降ろして本船に伴走した。</p> <p>本船は、船長らが乗ったまま救助漁船にえい航され、12時34分ごろ奄美市に所在する別の港に到着した。</p> <p>(付図1 インシデント発生場所概略図 参照)</p> |
| その他の事項    | <p>船外機は、本インシデント後、船外機整備業者が点検したところ、ストップスイッチのリレー接点の接触が悪くなっていたので、機関の始動回路が断となって通電されず、始動ができなかったことが判明し、ストップスイッチを交換後、正常に始動できるようになった。</p> <p>(図1、図2参照)</p>   |



外観

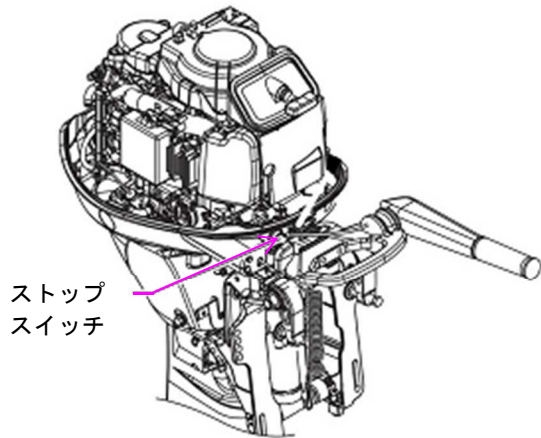


ストップスイッチ

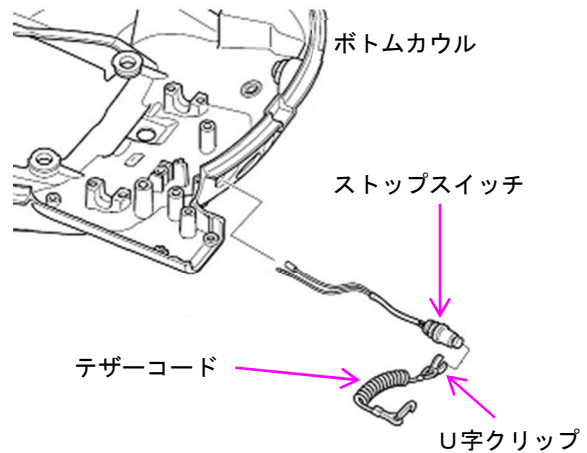


U字クリップ

図1 船外機及びストップスイッチ



ストップ  
スイッチ



ボトムカウル

ストップスイッチ

テザーコード

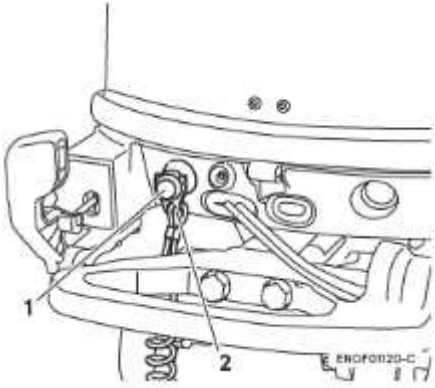
U字クリップ

図2 ストップスイッチ及び周辺機器

船長は、取扱説明書を所持していたものの、船外機を停止するストップスイッチの欄を読んだことがなかったので、ストップスイッチを押して機関を停止させることを知らず、本インシデントの約2年前に船外機を購入以来、毎回、U字クリップを抜いて停止させていた。

船長は、過去に知人等から小型船舶の航行中における落水時の安全に関する説明を受けた際、船外機がU字クリップを抜くことで停止することを知り、この緊急時の同機停止方法を通常の方法と思い、継続して行っていた。

船外機の正規の停止方法は、取扱説明書では、U字クリップを装着したまま、その上からストップスイッチを押して、機関を停止させることとなっていた。(図3参照)

|  |  |
|--|--|
|  | <p>ティラーハンドルタイプ<br/>ストップスイッチを押して、機関を停止させる。</p>  <p>1 ストップスイッチ<br/>2 ストップスイッチロック</p> <p>図3 船外機の機関の停止方法</p> <p>船長及び同乗者2人は、本インシデント当時、救命胴衣を着用していた。</p>  |
| <p><b>分析</b><br/>乗組員等の関与<br/>船体・機関等の関与<br/>気象・海象等の関与<br/>判明した事項の解析</p> | <p>あり<br/>あり<br/>なし</p> <p>本船は、船長が、ストップスイッチを押して船外機を停止させることを知らず、U字クリップを抜いて停止することを繰り返していたことから、笠利埼西方沖で漂流中、同様の方法で船外機を停止した際、ストップスイッチの接触が悪くなり、機関の始動回路が断となって船外機が始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、取扱説明書を所持していたものの、ストップスイッチの欄を読んだことがなかったことから、ストップスイッチを押して船外機を停止できることを知らず、毎回、U字クリップを抜いて停止させてい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、ストップスイッチを押して船外機を停止させることを知らず、U字クリップを抜いて停止することを繰り返していたため、本船が、笠利埼西方沖で漂流中、同様の方法で船外機を停止した際、ストップスイッチの接触が悪くなり、機関の始動回路が断となって、船外機が始動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>   |
| <p><b>再発防止策</b></p>  | <p>今後の同種事故等の再発防止及び被害の軽減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>・ 小型船舶の船長等は、船外機の機関を停止する際、ストップスイッチを使用した正規の方法で停止させること。</li> </ul>  |

- |  |   |
|--|---|
|  | <ul style="list-style-type: none"><li>・ 小型船舶の船長等は、ストップスイッチロック等の緊急停止装置を数回作動させた場合、船外機の機関専門業者に依頼して、同装置及び電気回路の定期的な点検を実施することが望ましい。</li></ul> |
|--|---|

付図1 インシデント発生場所概略図

