

船舶インシデント調査報告書

令和6年3月27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7月20日 09時25分ごろ
発生場所	長崎県長崎市伊王島 ^{いおう} 東方沖 伊王島港 ^{せんざま} 仙崎新防波堤灯台から真方位107° 1.0海里付近 （概位 北緯32° 41.9′ 東経129° 48.1′）
インシデントの概要	プレジャーボート ^{しんせい} 心晴は、航行中、船外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5年8月1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 心晴、2.8トン 292-48258長崎、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力110.30kW、回転数 毎分5,500、4気筒、ボア94.0mm、使用燃料ガソリン、機関 製造年月日不詳、平成19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 ほとんどなし、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、釣りの目的で、長崎市の定係地を出航して釣り場に向かった。</p> <p>船長は、約20ノットの対地速力で航行中、船尾部から異音が聞こえた直後、速力が低下して本船が停止したので船尾部を見たところ、船外機から黒煙が上がるのを認めた。</p> <p>船長は、携帯電話を持参することを失念していたので、付近にいたプレジャーボートに助けを求め、118番通報を行い、救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇^{えい}に航されて長崎港に入港し、後日、機関整備業者によって点検が行われた結果、船外機の吸気弁及び排気弁16本の内2本（以下「給排気弁」という。）が破損して、シリンダヘッドから飛び出していたことが判明した。</p> <p>船長は、本インシデント当日、出航前に暖機運転を行い、冷却海水の吐出状況、潤滑油量等を確認していたが、異状を認めていなかった。</p> <p>船長は、約6年前に本船を購入した後、本船で月に2～3回釣りに出掛けており、約半年ごとに上架して船体の手入れ、船外機の潤滑油</p>

	<p>及び海水ポンプのインペラ交換等を行っていた。</p> <p>本船の船外機は、新造時に搭載され、取扱説明書にはタイミングベルトの交換が1,000時間ごとと記載されていた。</p> <p>船長は、総運転時間が1,015時間となった本インシデント発生の約8か月前に、潤滑油、ギヤオイル及びタイミングベルトの交換等の整備を船外機製造者指定の整備業者に依頼して行っていた。</p> <p>本船の船外機の本インシデント発生時における総運転時間は、1,050時間であった。</p> <p>船外機メーカー担当者によれば、給排気弁の破損は、吸排気弁が経年劣化したか異物を吸い込んだ可能性、又はタイミングベルト交換時にタイミングマーカがずれていた可能性があるが、特定できなかった。</p>
分析	<p>本船は、航行中、船外機の給排気弁2本が破損して船外機の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>船外機の給排気弁2本は、経年劣化、異物吸入、又はタイミングベルト交換時におけるタイミングマーカのずれにより破損した可能性があると考えられるが、特定することができなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、航行中、船外機の給排気弁2本が破損したため、船外機の運転が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>
再発防止策	<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"> ・ 小型船舶の船長は、防水パックに入れるなどの防水処置を施した携帯電話を常に携行し、緊急時の連絡手段を確保しておくこと。