

船舶事故調査報告書

令和2年10月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 佐藤 雄二（部会長）
 委員 田村 兼吉
 委員 岡本 満喜子

事故種類	乗揚
発生日時	令和2年4月19日 10時00分ごろ
発生場所	三重県尾鷲市須賀利町尾南曾鼻灯台北北東方沖 尾南曾鼻灯台から真方位030° 640m付近 （概位 北緯34° 05.2′ 東経136° 16.3′）
事故の概要	プレジャーボート190号は、漂流中、主機の運転ができなくなって運航不能となり、浅瀬に乗り揚げた。 190号は、右舷船首部に擦過傷を生じた。
事故調査の経過	令和2年6月5日、本事故の調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	プレジャーボート 190号、5トン未満（長さ8.05m） 240-40903三重、有限会社カワデン 8.05m (Lr) × 2.84m × 1.26m、FRP ガソリン機関（船外機）、147.10kW、平成8年3月 4サイクル、回転数毎分6,000、4気筒、ボア94mm、使用燃料ガソリン
乗組員等に関する情報	船長 男性 51歳 二級小型船舶操縦士 免許登録日 平成20年3月6日 免許証交付日 平成30年12月11日 （令和5年12月10日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	右舷船首部に擦過傷
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東北東、風力 2、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約68cm（尾鷲）
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、友人3人を乗せ、釣りの目的で令和2年4月19日05時30分ごろ三重県紀北町所在の白石湖内の定係地を出航し、同県同町所在の引本港内で移動しながら釣りを行った後、尾南曾鼻北方沖で主機を中立運転として漂流中、09時20分ごろ、主機が停止した。

	<p>本船は、船長が、何度か主機を始動しようとしたが始動できず、船首より投錨した後、修理業者に連絡をとって応急措置方法を聞き、原因を調査しているうちに潮流により北東方に流され、10時00分ごろ尾南曾鼻北東方の砂浜に乗り揚げた。</p> <p>船長は、本船が走錨していたのに気付いたが、主機が停止した原因の調査に集中していたので、乗り揚げるまでに救助要請を行わなかった。</p> <p>船長は、ボートレスキューサービス（BAN（Boat Assistance Network））に通報し、救助を要請したところ、海上保安庁への通報を指示され、118番で本事故の発生を通報した。</p> <p>船長は、主機修理業者に電話で連絡し、修理担当者の派遣を要請した。</p> <p>本船は、11時00分ごろ来援した巡視船にえい航され、紀北町引本浦所在の棧橋に着岸した。</p> <p>主機修理業者の担当者により調査の結果、燃料供給ポンプが作動していない事が判明し、船長は、部品を調達の上、後日定係地で修理を実施することを決定した。</p> <p>本船は、手動プライミングポンプで燃料を供給しながら引本浦の棧橋を出航し、微速力で定係地に向かい、14時00分ごろ定係地に帰港した。</p> <p>本船は、後日主機修理業者により、燃料供給ポンプ及び燃料フィルター等を交換し、復旧した。</p> <p>（付図1 事故発生場所概略図、写真1 本船、写真2 乗り揚げた状況、写真3 主機、写真4 手動プライミングポンプ 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、平成28年12月に船舶所有者（船長の所属する会社）が購入して以降、本船の維持管理を行っており、令和2年3月に定期検査を受検していたが、燃料供給ポンプの不具合は認められなかった。</p> <p>船長は、出航前に約30分間アイドル運転を行い、各部を点検したが、異常を認めなかった。</p> <p>主機の運転時間は、現所有者が本船を購入した時が1,900時間、本事故当時が2,300時間であった。</p> <p>本船の燃料供給ポンプは、新造時以降交換された記録がなく、船長は、これまで本船の維持管理を行ってからも同ポンプの整備を実施したことがなかった。</p> <p>本船の船外機の取扱説明書によれば、燃料供給ポンプは、500時間毎に整備または交換が推奨されていた。</p> <p>主機修理業者の担当者は、本船の燃料供給ポンプが経年劣化により作動不良となったと判断した。</p> <p>本事故が発生した海域は、底質が岩盤であり、錨（ストックアンカー）がかかりにくい場所であった。</p>

<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、尾南曾鼻北方沖で主機を中立運転として漂泊中、新造時から一度も整備されていなかった燃料供給ポンプが作動不良になり、燃料を供給できなくなって主機の運転ができず、運航不能となった後、船長が、船首から投錨したものの、主機が停止した原因の調査に集中していたことから、潮流により走錨して北東方に圧流されたことに気付かず、尾南曾鼻北東方の砂浜に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>本船の燃料ポンプは、新造時から交換されていなかったことから、経年劣化により作動不良となったものと考えられる。</p> <p>本船は、主機が停止した場所の底質が岩盤であったことから、船首から投錨していたものの、錨が掛からず、流されたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、尾南曾鼻北方沖で主機を中立運転として漂泊中、新造時から一度も整備されていなかった燃料供給ポンプが作動不良になり、燃料を供給できなくなって主機の運転ができず、運航不能となった後、船長が、船首から投錨したものの、主機が停止した原因究明の調査に集中していたため、潮流により走錨して北東方に圧流されたことに気付かず、尾南曾鼻北東方の砂浜に乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</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"> ・ 燃料供給ポンプ等の装備品は、取扱説明書に従い、適切な周期で整備または交換を実施すること。 ・ 主機が停止した際は、手動プライミングポンプを活用して、燃料が供給されているかを確認すること。 ・ 錨泊する際は、底質を事前に調査の上、底質に適した錨（フォールディングアンカー等）を使用すること。 ・ 船長は、錨泊して修理する場合、走錨していないかを定期的に確認し、走錨に気付いた際は、危険を予知し、早急に救助要請を行うこと。

付図1 事故発生場所概略図

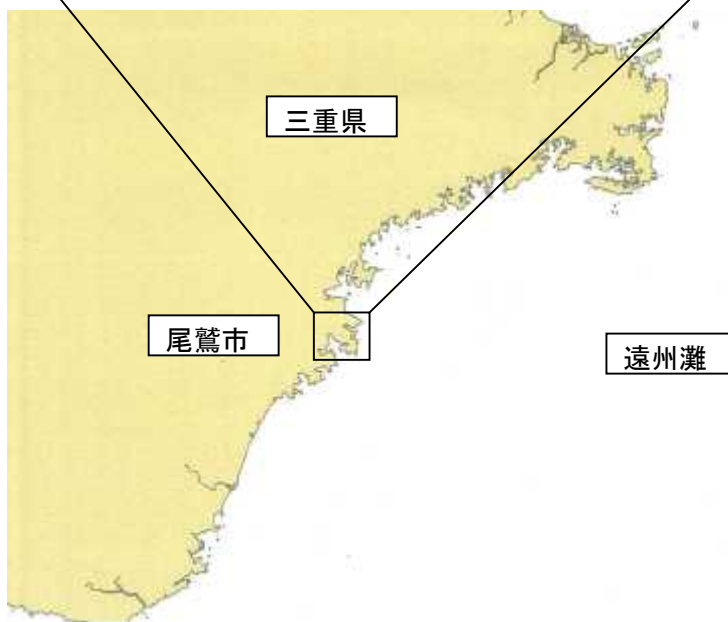
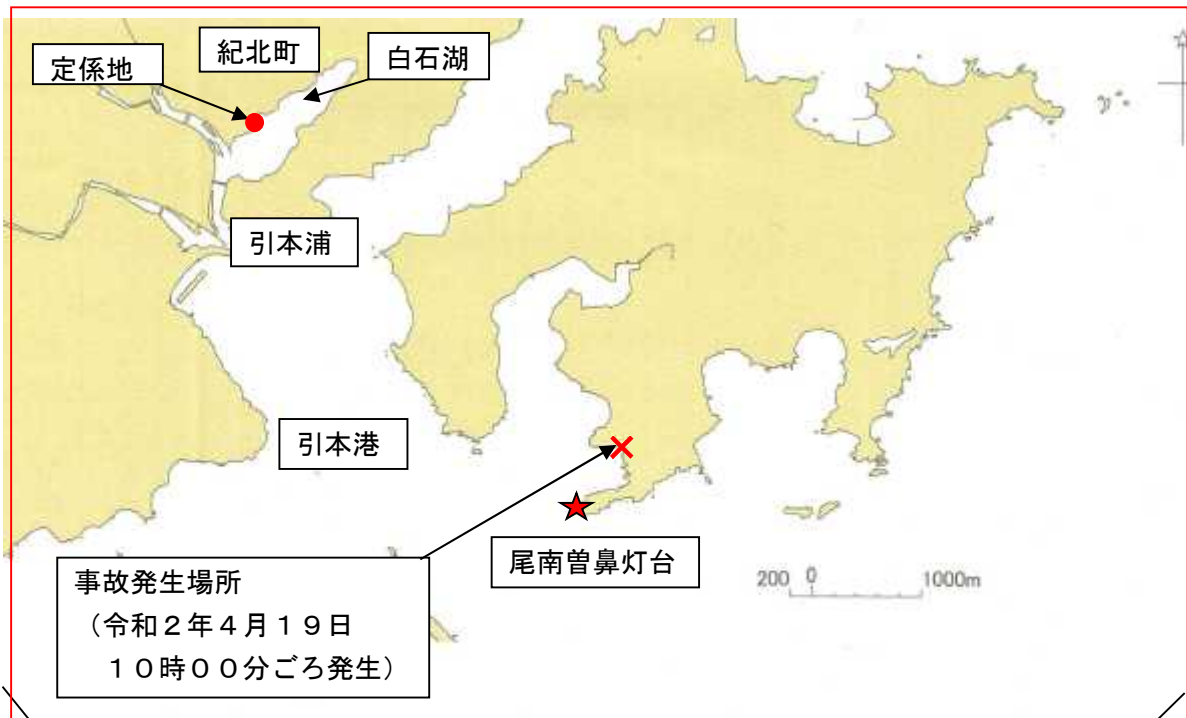


写真1 本船



写真2 乗り揚げた状況



海上保安庁提供

写真3 主機



写真4 手動プライミングポンプ

