

## 船舶事故調査報告書

令和3年10月6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9月27日 13時00分ごろ
発生場所	愛知県常滑市りんくうビーチ西方の突堤 鬼崎港北防波堤灯台から真方位180° 1.1海里（M）付近 （概位 北緯34°53.2′ 東経136°49.2′）
事故の概要	プレジャーボートFUJIXは、燃料が欠乏して主機が停止して漂流中、圧流されて突堤の法面に乗り揚げた。 FUJIXは、船外機の濡損等を生じた。
事故調査の経過	令和2年10月6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 FUJIX、1.8トン 271-37661愛知、個人所有 5.78m（Lr）×2.23m×1.18m、FRP ガソリン機関（船外機）、51.50kW、平成22年8月
乗組員等に関する情報	船長 58歳 二級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成5年9月24日 免許証交付日 平成30年6月12日 （令和5年6月11日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	船底外板に擦過傷、船外機等に濡損（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北西、風速 約10m/s、視界 良好 海象：波高 約1.0m、潮汐 下げ潮の末期、潮高 約134cm （鬼崎） 常滑市には、9月27日04時10分に強風注意報が発表され、本事故時も継続中であった。
事故の経過	本船は、船長が1人で乗り組み、釣りの目的で令和2年9月27日11時00分ごろ常滑市鬼崎漁港の定係地マリーナを出港し、同市中部国際空港南東方沖で釣りをを行いながら漂泊していた。 船長は、天候が悪化してきたので、釣りを止め、12時40分ごろ鬼崎漁港の定係地に向けて帰航を開始した。

	<p>本船は、りんくうビーチ西方沖を北進中、12時50分ごろ、突然、主機が停止し、漂流状態となった。</p> <p>船長は、使用中の燃料タンク（以下「本件タンク」という。）の燃料計を見て残量がないことを認め、‘本件タンクから予備の燃料タンクに切替える作業’（以下「本件作業」という。）を行うこととした。</p> <p>船長は、本件タンクから主機の燃料ホースを外し、予備の燃料タンクに接続して燃料ホースに付属したプライマリポンプ（手動操作のエア抜きポンプ、以下「本件ポンプ」という。）を動かした後、スロットルレバーが中立の状態ですら主機を始動しようとしたが始動できなかった。</p> <p>本船は、本件作業を行っている間、風波によって東方に圧流され、13時00分ごろりんくうビーチ西方突堤の法面に乗り揚げた。</p> <p>船長は、その後、突堤に上陸し、118番に本事故の発生を通報し、救助要請を行った。</p> <p>本船は、来援した巡視船によって中部国際空港付近の棧橋までえい航された後、船長が、定係地マリーナに電話で連絡し、同マリーナの船に引き継がれ、えい航されて鬼崎漁港に帰港し、その後、廃船となった。</p> <p>（付図1 事故発生経過概略図、写真1 本船が乗り揚げた状況、写真2 本船の主機、本件ポンプ及び燃料タンク 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>船長は、救命胴衣を着用していた。</p> <p>本船は、容量がそれぞれ約20ℓの本件タンクと予備の燃料タンクの2つを備えており、交互に切り換えて定期的に両方のタンクを使用していた。</p> <p>船長は、燃料約40ℓで1日中釣りを行っても全ての燃料タンクが空にならないことを把握しており、本件タンク及び予備の燃料タンクの残量で帰航できる航続距離の範囲内で航海していた。</p> <p>船長は、令和2年4月に本船を購入した時から本件ポンプの整備を実施したことがなく、また、本船には新造時以降本件ポンプを交換した記録がなかった。</p> <p>本件ポンプは、燃料ホースを主機側に接続して手動で本件ポンプを作動させ、燃料タンクからキャブレター間に混入した空気をキャブレターで排出（プライミング）するものであった。</p> <p>船長は、常時予備の燃料タンクを満タンにして出港しており、今まで航行中に本件タンクが空になり、主機が停止した時点で本件作業を行っていたものの、本件ポンプで問題なく空気抜きができていた。</p> <p>船長は、本事故当時、主機の燃料ホースと予備の燃料タンクの接続部からの燃料漏れはなく、本事故後に同ホースと同タンクの接続状態を確認したところ、問題なく接続されていた。</p> <p>船長は、本事故当時、本件ポンプが硬くならない状態を認識しながら</p>

らセルモーターを何度か回したものの、主機が始動しなかった。

船長は、本事故当時、慌てていて錨泊することを思い至らなかったと本事故後に思った。

本船の船外機メーカーの担当者によれば、主機の燃料ホースが予備の燃料タンクに問題なく接続され、本件ポンプを動かしても本件ポンプが硬くならない状態であれば、本件ポンプと同ホースとの接続部にあるチェックバルブ（逆止弁）が経年劣化又は詰まり等により開放状態となって空気が抜けなかったことが、主機に燃料が送れなかった要因として考えられる旨の見解であった。（図1参照）

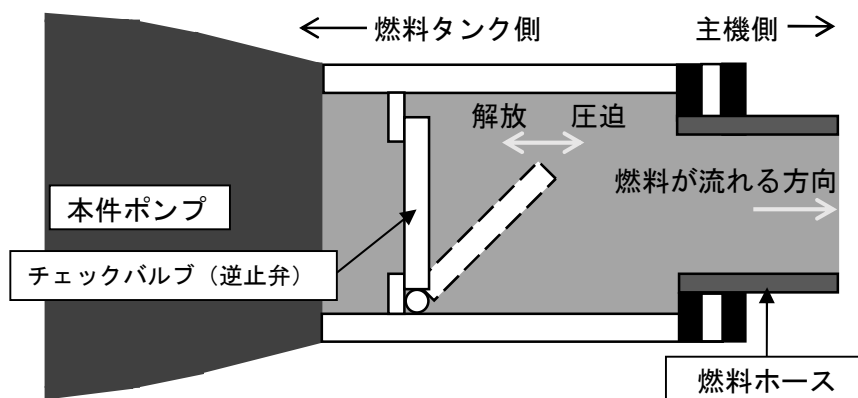


図1 本件ポンプと燃料ホースとの接続部にあるチェックバルブ（逆止弁）の構造（イメージ図）

本船の船外機メーカーの担当者によれば、本件ポンプは、初回1か月、その後3か月毎、12か月毎に適宜点検を行い、点検の結果、状態が不良であれば交換することが推奨されている。

**分析**

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

あり  
あり  
あり

本船は、りんくうビーチ西方沖を北進中、本件タンクが燃料切れとなり、主機が停止して漂流し、船長が本件作業を行った際、本件ポンプによる空気抜きができなかったことから、主機に燃料が供給されず、主機の運転ができなくなり、風波によって東方に圧流され、突堤の法面に乗り揚げたものと推定される。

本件ポンプは、新造時から交換又は整備されておらず、本件ポンプと燃料ホースとの接続部にある逆止弁が経年劣化等により開放状態となっていたことから、船長が本件作業を行った際、本件ポンプにより空気抜きができず、主機に燃料が供給されなかったものと考えられる。

**原因**

本事故は、本件ポンプが、新造時から交換又は整備されておらず、

	<p>燃料ホースとの接続部にある逆止弁が経年劣化等により開放状態となっていた中、本船が、りんくうビーチ西方沖を北進中、本件タンクが燃料切れとなり、主機が停止して漂流し、船長が本件作業を行った際、本件ポンプによる空気抜きができなかったため、主機に燃料が供給されず、主機の運転ができなくなり、風波によって東方に圧流され、突堤の法面に乗り揚げたものと推定される。</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>・ 船長は、メーカー等に依頼して燃料ホースのプライマリポンプ等を含む装備品を適切な周期で整備又は交換を行うこと、また、緊急時に備えて予備の燃料ホースを所持しておくことが望ましい。</li> <li>・ 船長は、出港前に使用中の燃料タンクの残量を把握しておき、燃料切れになる前に予備のタンクに切り換えること。</li> </ul>

付図1 事故発生経過概略図

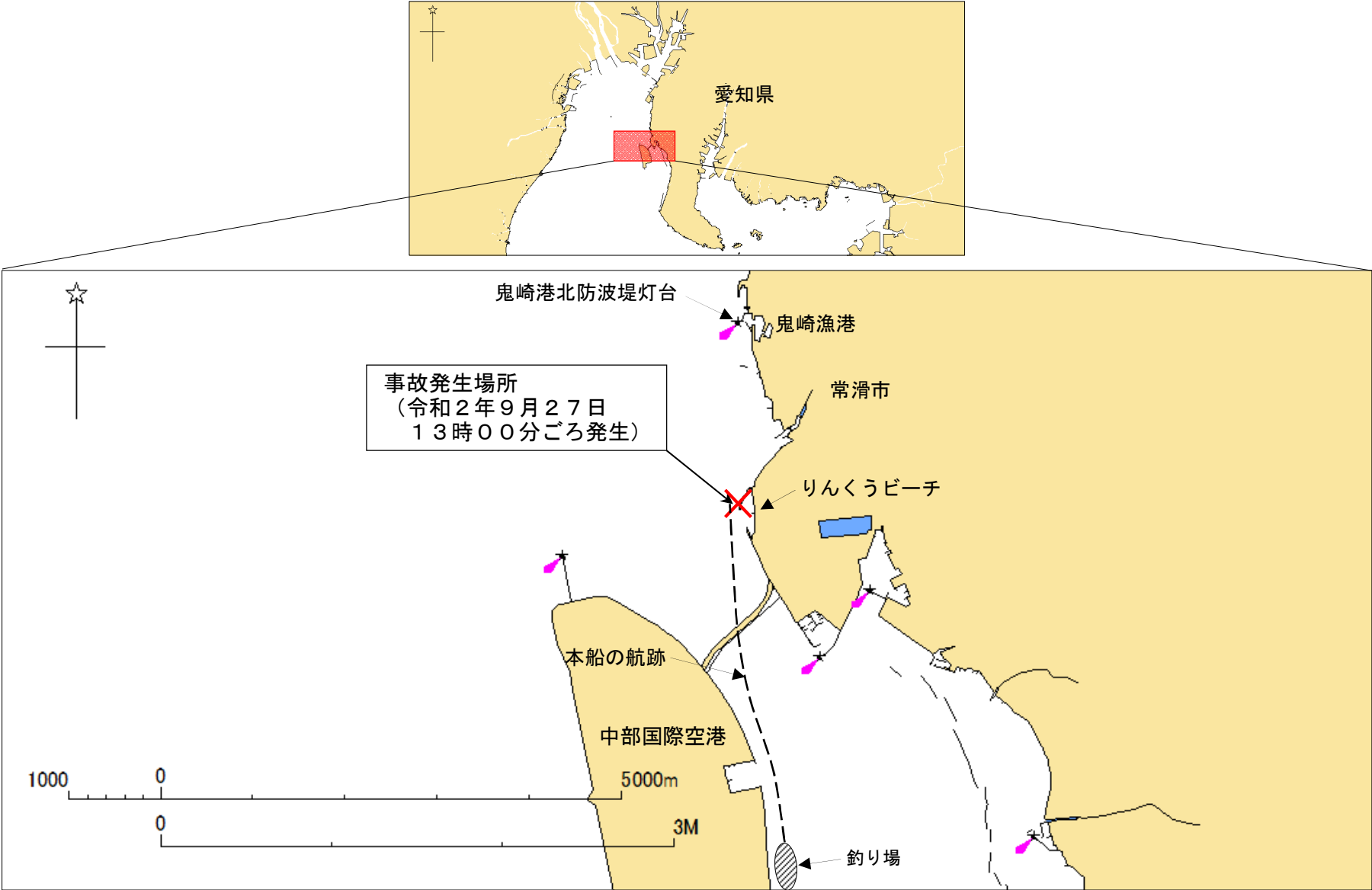


写真1 本船が乗り揚げた状況



写真2 本船の主機、本件ポンプ及び燃料タンク

