

船舶事故調査報告書

令和8年4月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	令和6年3月31日 14時00分頃
発生場所	茨城県日立市日立港 日立港北防波堤灯台から真方位131°260m付近 (概位 北緯36°29.8′ 東経140°37.9′)
事故の概要	プレジャーボート第一大漁丸は、航行中、主機の運転ができなくなり、風波に圧流されて消波ブロックに乗り揚げた。
事故調査の経過	令和6年4月26日、主管調査官（横浜事務所）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 第一大漁丸、11.71トン 231-11279茨城、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、316.30kW、回転数毎分2,300、6気筒、ボア117.9mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、昭和55年12月進水
乗組員等に関する情報	船長、二級小型
負傷者	なし
損傷	船底外板に破口等（全損）
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風力 3、視界 良好 海象：波向 東、波高 約0.5m
事故の経過	(1) 本事故の発生に至る経過 本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者4人を乗せ、日立港北東方沖で釣りを行った後、帰航を開始した。 本船は、船長が操舵室で操船に当たり、主機を回転数毎分(rpm)1,200で運転し、14～15ノットの対地速力で南進していたところ、「プシュ、プシュ」と燃料油の供給が不足して空気が混入したような音がして主機の回転数が下がり、警報が鳴らないまま、主機が停止した。 本船は、同乗者の1人（以下「同乗者A」という。）が主機燃料油管のエア抜きを行ったところ、主機を再始動できたので、航行を再開したものの、13時30分頃、日立港東防波堤（以下、単に「東防波堤」という。）の東方沖550～600m付近で再び回転数が下がって主機が停止した。 本船は、同乗者Aが再び主機燃料油管のエア抜きを行ったものの、主機を始動することができず、風波によって西方に圧流され続けた。 船長は、主機を始動できなかったので投錨しようと思ったが、

錨の保管場所を把握していなかった。同乗者と共に船内を探して倉庫で錨を見つけた頃には東防波堤が間近に迫っていたので、投錨する時間的余裕がなく、東防波堤に上陸して避難することを優先した。

本船は、西方に圧流を続け、東防波堤付近の消波ブロックに乗り揚げた。

本船の乗船者は、全員が東防波堤に上陸し、同乗者の1人が海上保安庁に本事故の発生を通報して救助を待ち、来援した巡視艇に救助された。

本船は、風波に打ち寄せられて船体が損傷し、付近海域に沈没した。

(2) 運航に関する情報

本船は、船長ほか5人が共同で購入したもので、船長が主に操船を、同乗者Aが主に機関関係の整備を行っていた。

本事故時の航海は、本船を購入してから試運転も含めて5回目で、その間、錨を使用したことがなく、本事故当日も投錨する予定がなかった。また、主機は、1,500rpm以上で運転すると排気の黒煙が多くなることが確認されていたが、その原因が分からないまま、黒煙が発生しなくなる1,200rpmで運転されており、2回目の航海以降では主機が始動しづらい状態も生じていた。

本船は、燃料油タンクの容量が約200ℓで、本船購入時に積み残していた燃料油（約100ℓ）に、本事故当日までに約40ℓの新しい燃料油を補給して使用していた。

本船は、船長等が出航前に機関室を点検したところ、燃料油、冷却水等の漏れはなく、燃料油は、満載量の約7～8割あり、本事故当日の航海に十分な量が積載されていた。

(3) 機関整備に関する情報

令和5年10月頃、本船の船舶所有者が中古の本船を購入したが、整備記録が残されていなかった。

本船は、購入後3回の航海（計約11時間）の後、排気の黒煙が多かったため、令和6年2月頃に船底清掃等の上架作業が行われた。上架した際、整備業者が、主機の点検を行い、主機付燃料こし器のエレメントを交換したが、燃料油タンク、燃料油配管に設けられた燃料こし器等の主機燃料油配管システムの点検整備は行われなかった。

船長は、主機の不調を認識していたものの、主機が運転中に停止したことはなく、2月に整備業者が主機の点検を行っていたので、本事故当時、航行中に主機の運転ができなくなると思わなかった。

<p>分析</p>	<p>(1) 船長は、本船で錨を使用したことがなく、本事故当日も投錨する予定がなかったので、錨の保管場所を把握していなかった。</p> <p>船長は、主機の不調を認識していたものの、主機が運転中に停止したことはなく、運航不能となって投錨する必要が生じるとは思っていなかった。</p> <p>以上のことから、船長は、事前に投錨準備を行っていなかったものと考えられる。</p> <p>(2) 本船は、本船購入以前に積まれた燃料油と新油を混合して使用していた。</p> <p>主機は、出力を上げると排気ガスに黒煙が多く、始動性が悪いなどの燃焼不良の事象があった。</p> <p>以上のことから、燃料油の劣化やスラッジの発生などの不具合が生じ、燃料油配管系統が閉塞されて主機に燃料油を供給できなくなった可能性があると考えられる。</p> <p>(3) (1)及び(2)から、本船は、船長が、事前に投錨準備を行っていなかったことから、航行中に主機の運転ができなくなった際、投錨して圧流を止めることができず、東防波堤付近の消波ブロックに乗り揚げたものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、航行中、主機の運転ができなくなった際、船長が、事前に投錨準備を行っていなかったため、投錨して圧流を止めることができず、消波ブロック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、発航前検査等において、錨等の備品の保管場所及び状態を確認しておき、非常時に備えて直ちに投錨できる準備をしておくこと。 ・ 小型船舶の船長は、主機燃料油配管系統にある燃料こし器等の点検整備及び清掃を定期的に行うこと。また、定期的に燃料油タンクの内部を点検して清掃を行うこと。 ・ 小型船舶の船長は、搭載した時期が不明な燃料油については、全て新替えして、燃料油のタンク及び配管系統を清浄な状態にすること。