

## 船舶インシデント調査報告書

平成25年10月10日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委員 横山 鐵 男（部会長）  
 委員 庄 司 邦 昭  
 委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成25年4月27日（土） 18時48分ごろ
発生場所	千葉県南房総市野島 <sup>のしま</sup> 埼東南東方沖 野島埼灯台から真方位115° 220海里付近 （概位 北緯33° 22.0′ 東経143° 42.0′）
インシデント調査の経過	平成25年4月30日、本インシデント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	ヨット <sup>オリーフスリー</sup> Olive III、9.1トン 235-48824 神奈川、個人所有 11.24m (Lr) × 3.96m × 1.74m、FRP ディーゼル機関、26.70kW、不明
乗組員等に関する情報	船長 男性 71歳 一級小型船舶操縦士 免許登録日 平成19年2月23日 免許証交付日 平成23年5月17日 （平成29年2月22日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	<p>本船は、船長ほか1人が乗り組み、野島埼東南東方沖を神奈川県横須賀市所在のマリーナ（以下「本件マリーナ」という。）へ向けて機走で西北西進中、平成25年4月27日18時48分ごろ主機の回転数が上下に振れた後に低下して主機が停止した。</p> <p>本船は、本インシデント発生前の24日、ジブセールのヘッドにあるシャックルが破損し、ジブセールが使用できなくなった。</p> <p>船長は、主機の始動を試みたものの、1分も経たないうちに回転数が上下に振れて主機が停止したので、本船の自力航行を断念し、友人へインターネットのメールにより、救助を依頼した。</p> <p>本船は、船長から依頼された友人が海上保安庁へ通報し、来援した巡視船の乗組員により、主機の点検がなされ、28日13時28分ごろ主機の運転が可能となって自力で航行を始め、本件マリーナへ向かっていたところ、30日03時00分ごろ主機が再び停止したので、</p>

	<p>巡視船で千葉県勝浦市勝浦港付近までえい航され、勝浦漁業協同組合所属漁船に引き継がれ、5月1日22時00分ごろ勝浦港に入港した。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 6、視界 良好 海象：波浪 約3m</p>
その他の事項	<p>本船は、4月1日に本件マリーナを出発した後、約2か月間かけて帆走及び機走で東京都小笠原村父島所在の二見港等を経由し、カナダのバンクーバーまで航海する予定であった。</p> <p>本船は、約4年前、船長が新造で購入したものであり、主機の総運転時間は、新造後から本インシデント発生まで約490時間であった。</p> <p>主機の燃料油は、船底付近に設置された燃料油タンク（容量約150ℓ）から、燃料油フィルター（以下「1次フィルター」という。）を通過して燃料油供給ポンプによって吸引され、主機付きの燃料油フィルター（カートリッジ式、以下「2次フィルター」という。）を経由して燃料噴射ポンプで加圧された後、燃料噴射弁からシリンダ内に噴射されていた。</p> <p>船長は、約7年前からヨットを所有し、ほぼ毎週末、ヨットの手入れや帆走をしており、出入港時及び風のないときに主機を使用していた。</p> <p>船長は、ふだん、主機の点検整備を整備業者に依頼していた。</p> <p>本船は、平成24年9月、整備業者に依頼して本航海のための船体及び機関の整備を行っており、2次フィルターが、スラッジ等によって詰まっていなかったため、機付フィルターのみを交換して海上試運転を行い、良好であった。</p> <p>船長は、本航海中、発電のため、また、風のないときに1日に約1時間～2時間、主機を使用していたが、本インシデント発生時まで主機に異常はないと思っていた。</p> <p>主機は、本インシデント後の整備業者による点検により、燃料油タンクの底に水分があり、1次及び2次フィルターがとろっとしたスラッジ等で詰まっていたことが判明した。</p> <p>なお、詰まっていたスラッジ等にカビが存在していたかについては、不明であった。</p>
<p><b>分析</b></p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>不明</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、野島埼東南東方沖を機走で西北西進中、1次及び2次フィルターがスラッジ等で詰まったことから、燃料油の供給が阻害され、主機の運転ができなくなり、運航が阻害されたものと考えられる。</p>

	<p>1次フィルター等は、燃料油タンクにスラッジ等が生じて詰まったものと考えられるが、スラッジ等が生じた状況については、明らかにすることができなかった。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、夜間、本船が、野島埼東南東方沖を機走で西北西進中、1次及び2次フィルターがスラッジ等で詰まったため、燃料油の供給が阻害され、主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>
<b>参考</b>	<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>・定期的に燃料油タンクの内部掃除を行い、スラッジ等を除去すること。</li> <li>・長期間の外洋航海をする場合には、主機の燃料油フィルター等の予備品を十分に準備し、定期的に交換すること。</li> <li>・燃料油は、補給時、水抜き剤等の添加剤も補充し、できる限り、早期に使用すること。</li> </ul>