

船舶インシデント調査報告書

令和4年7月6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（燃料供給不能）
発生日時	令和3年12月12日 12時45分ごろ
発生場所	神奈川県三浦市諸磯 ^{もろいそ} 埼北西方沖 諸磯埼灯台から真方位320° 840m付近 （概位 北緯35° 09.7′ 東経139° 36.1′）
インシデントの概要	プレジャーヨットPUCA PUCAは、機帆走中、主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4年1月19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	プレジャーヨット PUCA PUCA、4.6トン 235-43987神奈川、株式会社たのしいかいしゃ ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力11.77kW、回転数 毎分3,400、2気筒、ボア75mm、使用燃料軽油、平成15年 1月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 7.3m/s（最大瞬間風速 12.1m/s）、視界 良好 海象：波高 約2.5m、水温 約19℃ 三浦市には、令和3年12月12日04時18分に強風波浪注意報 が発表され、本インシデント当時も継続中であった。
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、知人7人を乗せ、機帆走していた が、昼ごろ、船長が出発前に午後から風が強くなる予報を聞いていた ので帰航することとした。 本船は、次第に風が強まる中、突風を受けると船体が右舷側に約 30° 傾斜する状態で航行を続けていたところ、主機が停止した。 本船は、警報音を発すると共に主機警報盤の赤色ランプが点灯した ので、船長が主機停止に気付き、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、知人達が皆ヨットの初心者であったので、1人で帆走のみ で帰航することができないと思った。 本船は、突風を左舷から受けたところ、右舷側に傾斜して右舷端が 海水に浸かり、右舷側に座っていた知人1人（以下「同乗者A」とい う。）が右舷方へ後転して落水した。 船長は、救命胴衣を着用する同乗者Aが付近を航行中のゴムボート

	<p>に救助されるところを認め、所属するヨットハーバーに連絡するとともに118番に本インシデントの発生を通報した。</p> <p>本船は、ゴムボートからヨットの熟練者が乗船し、帆走で所属するヨットハーバー付近まで帰航した後、来援したヨットハーバーの船舶によってえい航された。</p> <p>本船は、整備会社による点検が行われた結果、燃料油管系統に空気が混入しており、燃料油取出口が燃料油タンクの油面上に露出し、燃料油取出管から空気を吸引するようになり、燃料油の供給が断たれて主機が停止したことが判明し、燃料油管系統の空気抜きを実施して復旧された。</p> <p>整備会社担当者は、本船の燃料タンクが船尾の中央より左舷寄りにあって同タンクの深さが浅いので、燃料油が少なく、船体の傾斜状態を続けていると空気を吸引しやすい構造であると思っていた。</p> <p>船長は、出港時に燃料油を燃料タンクに約40%搭載していることを認め、燃料油を消費しても帰港時には同タンクに約25%以上残るので燃料油取出管から空気を吸引しないと思った。</p> <p>船長は、ヨットハーバーの職員からの気象情報を聞き、昼から帰航の途についたが、帰航時刻を早める判断ができるように風波等の予報を自身で入手していれば良かったと本インシデント後に思った。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、強風波浪注意報が発表される状況下、定傾斜した状態で機帆走中、船長が燃料油取出管から空気を吸引することはないと思って航行を継続したことから、燃料油取出口が燃料タンクの油面上に露出し、燃料油取出管から空気を吸引して燃料油の供給が断たれ、主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>船長は、出港時に燃料油を燃料タンクに約40%搭載していることを認め、燃料油を消費しても帰港時には同タンクに約25%以上残ることから、燃料油取出管から空気を吸引することはないと思って航行を継続したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、強風波浪注意報が発表される状況下、定傾斜した状態で機帆走中、船長が燃料油取出管から空気を吸引することはないと思って航行を継続したため、燃料油取出口が燃料タンクの油面上に露出し、燃料油取出管から空気を吸引して燃料油の供給が断たれ、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>
<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"> ・ 船長は、船体の傾斜が増大する場合、燃料タンクの配置や燃料タンクの残量によって、燃料油取出管から空気を吸引する可能性があることを理解した上、適切な燃料量を搭載しておくこと。また、この燃料タンクや燃料油取出管の配置を変えた方が望まし

い。

- ・ 船長は、機帆走中、定傾斜を継続すると、燃料油取出口が燃料タンクの油面上に露出し、空気を吸引して燃料油の供給が断たれ、主機の運転ができなくなることを念頭に航行すること。
- ・ 船長は、出航前に気象情報等を適切に入手して把握し、気象注意報等の発表、天候の変化等を考慮し、出航の取りやめ又は早めの帰航に心掛けること。