

船舶インシデント調査報告書

令和5年5月24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

インシデント種類	運航不能（燃料供給不能）
発生日時	令和5年3月23日 11時15分ごろ
発生場所	沖縄県宮古島市佐良浜漁港北方沖 佐良浜港第1防波堤南灯台から真方位345° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯24° 51.5′ 東経125° 12.7′）
インシデントの概要	ミニボート（船名なし）は、航行中、船外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5年3月30日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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	ミニボート（船名なし）、総トン数なし なし、個人所有 約3.0m×約1.36m×約0.38m、ゴム ガソリン機関、船外機、1.47kW、令和4年3月 4サイクル、回転数毎分4,500、1気筒、ボア36mm、使用燃料ガソリン、令和4年7月機関製造 （写真1 参照）
乗組員等に関する情報	操縦者 56歳 操縦免許 なし
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約6m/s、視界 良好 海象：波向 南、波高 約1.2m



写真1 本船

インシデントの経過	本船は、操縦者及び同乗者 1 人が乗り、釣りの目的で、佐良浜漁港北方沖の釣り場に向けて、令和 5 年 3 月 23 日 09 時 00 分ごろ同漁港を出港した。 本船は、佐良浜漁港北方沖約 2.5 km の海域において、釣りを行いながら、船外機を運転して 8 ～ 10 km/h の対地速力で航行したり、停止して漂泊したりすることを約 3 回行ったところ、船外機が始動できなくなった。 操縦者は、船外機の燃料油配管系統の点検を行い、燃料コックを下方に引っ張りながら開閉操作を行ったところ、同コックが下方に抜けたので、挿入位置に差し込んだ。 操縦者は、次の漂泊場所まで航行して漂泊し、釣りを行った後、11 時 15 分ごろ漂泊状態から船外機を再度、始動しようとしたところ、始動できなかった。 操縦者は、船外機のリコイルスタータのロープで再始動操作を何度か行い、点火プラグの交換、チョークレバーを引く操作等を行ったものの、船外機が始動せず、その要因が分からなかった。 操縦者は、錨を投下したものの海底に届かず、本船が宮古島市池間島西方沖に向かって流され始めたので、11 時 30 分ごろ 118 番通報を行って救助を求め、スマートフォンアプリで把握していた本船の位置情報を合わせて伝えた。 巡視船等は、12 時 50 分ごろ本船付近に到着し、操縦者及び同乗者を移乗させ、本船を揚収した。 操縦者及び同乗者は、13 時 20 分ごろ佐良浜漁港に帰港した。 操縦者及び同乗者は、本インシデント当時、救命胴衣を着用していた。 (付図 1 航行経路概略図 参照)
その他の事項	本船は、帰港後、修理業者が点検したところ、船外機の燃料コックが正確にはめ込まれておらず、燃料油が供給されない状態であり、同コックを取り付け直したところ、船外機が始動できるようになった。 操縦者は、燃料コックを挿入位置に差し込んだ際、同コックを正確にはめ込んでいなかったため、閉栓したまま同配管系統に残った燃料油で次の漂泊場所まで航行を続けた後、燃料油の供給が途絶え、同機が運転できなくなったと本インシデント後に思った。 操縦者は、船外機を令和 4 年 7 月に購入し、運転に異状がなく、燃料コックの開閉操作が円滑に行えていたので、購入以来約 8 か月間、燃料油配管系統の構造及び状態を確認しておらず、同コックが下方に抜ける構造となっていることを知らなかった。また、マニュアルの関連部分を確認していなかったため、同コックの開閉操作をする際には回すことのみが必要であることを知らなかった。 船外機の販売代理店によれば、船外機の燃料コックは、開放整備を

行うような部品ではなく、簡単に外れるような構造にもなっており、下方に無理な引張力が掛かったことが原因ではないかとのことだった。

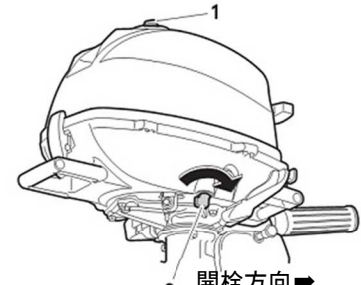
(図1 参照)



船外機



燃料コック



1 エアベント

2 燃料コック

開栓方向➡

燃料コックの開栓操作

図1 船外機と燃料コック

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

なし
あり
なし

本船は、佐良浜漁港北方沖において、漂流中、操縦者が、船外機の燃料コックの開閉操作をする際には回す必要があることを知らず、燃料油配管系統の点検を行った際、同コックを下方に抜いてしまった後、正確に元の位置にはめ込んでいない状態で閉栓したまま航行を続けたことから、燃料油の供給が途絶え、同機が運転できなくなり、運航不能となったものと考えられる。

操縦者は、これまで船外機の運転に異状がなく、燃料コックの開閉操作が円滑に行えていたことから、購入後約8か月間、燃料油配管系統の構造及び状態を確認しておらず、同コックが下方に抜ける構造となっていることを知らず、また、マニュアルの関連部分を確認していなかったことから、同コックの開閉操作をする際には回す必要があることを知らなかったものと考えられる。

操縦者は、本船の船位をスマートフォンアプリで把握していたことから、海上保安庁に救助を求めた際、位置情報を合わせて知らせており、搜索の初動も早く、118番通報から1時間30分以内に救助されたものと考えられる。

原因

本インシデントは、本船が、佐良浜漁港北方沖において、漂流中、操縦者が、船外機の燃料コックの開閉操作をする際には回す必要があることを知らず、燃料油配管系統の点検を行った際、同コックを下方に抜いてしまった後、正確に元の位置にはめ込んでいない状態で閉栓

	したまま航行を続けたため、燃料油の供給が途絶え、同機が運転できなくなったことにより発生したものと考えられる。
再発防止策	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。 ・ ミニボートの操縦者は、船外機の燃料油配管系統にある燃料コックが、開閉操作において、回転以外に無理な力を掛けることによって緩むことがあることを理解し、マニュアルに従った正しい操作を行うこと。

付図1 航行経路概略図

