

船舶インシデント調査報告書

令和5年9月1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4年12月31日 14時00分ごろ
発生場所	京浜港東京第2区 東京木材投下泊地防波堤西灯台から真方位296° 2.5海里付近 （概位 北緯35° 38.2′ 東経139° 46.3′）
インシデントの概要	プレジャーボート <sup>セブン</sup> SEVENは、東進中、主機に燃料油の供給ができなくなり、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15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 SEVEN、5トン未満（長さ6.79m） 280-28696東京、有限会社木村造船所 ディーゼル機関、船内外機、出力165.00kW、連続最大回転数 毎分3,500、使用燃料軽油、4気筒、ボア103mm、製造年月 日不詳、平成4年2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、風速 約1～3m/s、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人4人を乗せ、クルージングの目的で、12時00分ごろ京浜港東京第2区の東雲北運河<sup>しのめ</sup>の岸壁を出発し、同港第2区レインボーブリッジの北東方沖を約5ノットの対地速力で東進中、主機の回転数毎分が約1,000から徐々に低下して搭載していた燃料油を使い切り、主機の運転が停止した。</p> <p>船長は、携行していた予備の燃料油を補給して主機の始動を試みたがセルモータは運転するが、主機の始動ができず、主機に故障を生じたと思い、運航不能と判断して118番通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇によって出発地にえい航されたのち、船舶所有会社担当者が主機の燃料油系統にある燃料油ポンプのエア抜き作業を行ったところ、主機が始動した。</p> <p>船長は、クルージングの出発前、船体付きの燃料油タンクの補給口を開放して燃料油が残っていることを確認したが、正確な残油量を計測していなかった。</p> <p>船長は、予定していたクルージングが約1時間であり、燃料油を約20ℓ消費すると思っていた。</p> <p>船長は、過去のクルージングにおいても同インシデントの発生がな</p>

	<p>く、燃料油が欠乏した場合、携行している燃料油を補給すれば主機が運転できると思っていた。</p> <p>船長は、主機の燃料油系統内にエアが混入した場合に燃料油ポンプに付属した手動のプライミングポンプを操作して行うエア抜き作業の要領を知らなかった。</p>
分析	<p>本船は、出発前、船長が、燃料油タンクの燃料油が残っていることを確認したが、正確な残油量を計測せずに出発し、東進中、搭載していた燃料油を使い切って燃料油系統内にエアが混入した際、同系統内のエア抜き作業の要領を知らなかったことから、エアを抜くことができず、主機に燃料油の供給ができなくなり、主機が停止して運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、クルージングの予定時間が約1時間であり、燃料油の消費量が約20ℓでクルージングに要する燃料油は不足することはないと思っていたことから、正確な残油量を計測していなかったものと考えられる。</p> <p>船長は、過去のクルージングにおいて同インシデントの発生がなく、燃料油を補給すれば主機の運転が可能と思っていたことから、エア抜き作業の要領を調べていなかったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、出発前、船長が、燃料油タンクの燃料油が残っていることを確認したが、正確な残油量を計測せずに出発し、東進中、搭載していた燃料油を使い切って燃料油系統内にエアが混入した際、同系統内のエア抜き作業の要領を知らなかったため、エアを抜くことができず、主機に燃料油の供給ができなくなり、主機が停止したことにより発生したものと考えられる。</p>
再発防止策	<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、出発前、燃料油の残油量を計測すること。</li> <li>・ 船長は、主機の燃料油ポンプに付属した手動のプライミングポンプを操作して行うエア抜き作業の要領を把握すること。</li> </ul>