

## 船舶インシデント調査報告書

令和6年6月26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（潤滑油不足）
発生日時	令和5年8月31日 08時50分ごろ
発生場所	岡山県笠岡市神島南方沖 神島外港2号防波堤灯台から真方位239° 1.2海里付近 （概位 北緯34° 26.3′ 東経133° 29.3′）
インシデントの概要	プレジャーボートかもめⅡは、航行中、船外機の潤滑油の油圧が低下して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11月14日、主管調査官（広島事務所）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 かもめⅡ、5トン未満（長さ5.70m） 271-26062 広島、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力84.60kW、回転数毎分5,500、4気筒、ボア86mm、使用燃料ガソリン、機関製造年月日不詳、平成4年10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	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 3、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者2人を乗せ、釣りをを行う目的で、福山港を出航し、神島南方沖に向かう途中、船外機の潤滑油圧力低下を知らせる警報（以下「油圧警報」という。）が数回作動したが、船長は、船外機の周囲に油漏れなどが確認されず、4サイクル機関なので潤滑油が急に減ることはないと思い、航行を続けた。</p> <p>本船は、釣り場付近に到着したとき、再び油圧警報が作動して船外機が停止し、始動してもすぐに停止するようになった。</p> <p>船長は、運航不能と判断して海上保安庁に救援を要請し、本船は、来援した巡視艇にえい航されて帰港し、後日、船外機に潤滑油が補充されて運転可能となった。</p> <p>船長は、本船の船外機が4サイクル機関であり、潤滑油が顕著に減ることはないと思っていたので、ふだん、潤滑油の量を確認することが余りなく、本インシデント当日も潤滑油量の確認を行っていなかった。</p> <p>船長は、船外機の潤滑油が上架整備の際に交換されているので、油圧警報が作動しない限り補充する必要はないと思い、最後に上架整備を行った令和4年10月以降、潤滑油の補充を行っていなかった。</p>

<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、令和4年10月以降、船外機の潤滑油の補充が行われていない状態で運航が続けられたことから、航行中、潤滑油の油圧が低下して運転が継続できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、本船の船外機が4サイクル機関であり、潤滑油が顕著に減ることはないと思っていたことから、潤滑油の補充を上架整備時のみに行い、また、出航時に潤滑油量の確認も行っていなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、令和4年10月以降、船外機の潤滑油の補充が行われていない状態で運航が続けられたため、航行中、潤滑油の油圧が低下して運転が継続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><b>再発防止策</b></p>	<p>船長は、本事故後、出航に際しては、予備の潤滑油を搭載することとした。</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"> <li>・ 小型船舶の船長は、船外機等の機構にかかわらず、出航前に潤滑油量を確認し、必要に応じて補充を行うこと。</li> </ul>