

## 船舶インシデント調査報告書

令和7年5月28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（燃料不足）
発生日時	令和6年7月9日 12時00分ごろ
発生場所	阪神港堺泉北第7区 堺泉北大和川南防波堤南灯台から真方位121°430m付近 （概位 北緯34°35.6′ 東経135°24.0′）
インシデントの概要	プレジャーボートSUNRISE IVは、帰航中、主機が運転できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年7月29日、主管調査官（神戸事務所）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	プレジャーボート SUNRISE IV、4.9トン
船舶番号、船舶所有者等	230-27804 大阪、個人所有
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 西、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、同乗者1人を乗せ、クルージングの目的で大阪府堺市所在のマリーナを出航し、約2時間後に大和川河口付近を帰航中、主機が停止した。</p> <p>船長は、主機を始動しようとしても始動できなかったため自力での航行を諦め、ボートレスキューサービス（BAN: Boat Assistance Network）に救助を依頼するとともに118番通報した。</p> <p>船長は、その後、西寄りの風に圧流されていることに気付いて投錨したが、本船は消波ブロックに圧着した。</p> <p>船長及び同乗者は、来援した海上保安官によって護岸に引き上げられた。</p> <p>船長は、出航時、燃料計の指針が燃料油タンクの約4分の3の残量を示していたので、3時間程度は十分に航行できると思っていたが、主機が停止した際、燃料計の指針が燃料油タンクの約4分の3を示したままであったので、燃料計の指針が燃料油の正確な残量を示していなかったことに気付いた。</p> <p>本船は、陸揚げされた後、燃料油タンクが空の状態であることが確認されたが、燃料計等の状態を確かめることなく廃船処理された。</p> <p>船長は、本船を令和5年6月に中古で購入して本インシデント発生当日が約10回目の操船であったが、燃料油の消費量及び給油量を記録しておらず正確な残量を把握していなかった。</p>

<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、船長が、燃料計の指針が燃料油の正確な残量を示していなかったことに気付かず、3時間程度の航行が十分に可能であると思いついたことから、出航して約2時間後に燃料油タンクが空になって主機が停止して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、出航時に燃料計の指針が燃料油タンクの約4分の3を示していたことから、3時間程度の航行が十分に可能であると思つたものと考えられる。</p> <p>船長は、燃料油の消費量及び給油量を記録するなどして正確な残量を把握していなかったことから、出航前に燃料計の指針が燃料油の正確な残量を示していないことに気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>船長は、航行中に燃料計を確認していなかったことから、燃料計の指針が動いていなかったことに気付かなかつたものと考えられる。</p> <p>本船は、出航時及び約2時間後に主機が停止した際、燃料計の指針が共に燃料油タンクの約4分の3の残量を示していたことから、燃料計が故障していた可能性があると考えられる。</p> <p>本船は、本インシデント後、燃料計等の状態を確かめることなく廃船処理されたことから、燃料計の指針が燃料油の正確な残量を示していなかった状況を明らかにすることができなかった。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、船長が燃料油の使用状況の管理及び燃料計の作動状況の確認を行っていなかったため、本船が出航後、燃料油タンクが空になって主機が停止して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><b>再発防止策</b></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>・ 船長は、燃料油の消費量及び給油量を記録するなどして、燃料計の指針と残量の整合性を確認し、異状を認めた場合には点検及び修理を行うこと。</li> <li>・ 船長は、航行中、燃料計の指針を確認して、燃料油の消費状況を把握すること。</li> <li>・ 船長は、出航する際、十分な燃料油を搭載すること。</li> </ul>