

# 船舶インシデント調査報告書

令和7年7月23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6年12月1日 06時00分ごろ
発生場所	高知県土佐清水市足摺岬 <sup>あしずり</sup> 北東方沖 足摺岬灯台から真方位053° 3.7海里付近 （概位 北緯32° 45.6′ 東経133° 04.7′）
インシデントの概要	漁船 <sup>エム</sup> ・ <sup>ワイ</sup> ・ <sup>ケイ</sup> は、航行中、主機が停止して始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和7年1月16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
<b>事実情報</b> 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 M・Y・K、4.99トン KO3-25725（漁船登録番号）、個人所有 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力36.78kW、回転数 毎分1,150、6気筒、ボア不詳、使用燃料軽油、機関製造年月 日不詳、昭和55年3月22日進水
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 西、風力 3、視界 良好 海象：波高 約1.0m
インシデントの経過	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、回航の目的で航行中、波を乗り越えた際、船底を海面に強く打って間もなく主機が停止した。</p> <p>船長は、主機の始動を試みたがセルモーターは回るものの始動しなかったので、自力での航行を諦め118番通報して救助を要請した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇によりえい航されて出航地に戻った。</p> <p>船長は、入港後に主機等を点検したところ、燃料油系統の油水分離器や燃料油こし器に多量の水分が混入していて、主機に燃料油が十分に供給されなくなっていることを認めた。</p> <p>本船には、燃料油タンクが両舷に各3基（計6基）設置されており、船長は、出航前に中央と船尾方の両舷の燃料油タンク4基を満タンとした。その際、中央の燃料油タンク2基は取出し元弁が閉じられていたので、燃料油が主機に供給されるようにバルブを開けた。</p> <p>船長は、本インシデント後、前船舶所有者から、船尾方の燃料油タンク2基しか使用していなかったことを聞き、中央の燃料油タンク2基を確認したところ、同タンク底部に水が溜<sup>た</sup>まっていることを認めた。</p> <p>船長は、本船を中古で購入後、回航してから船体や機関等の詳細な</p>

	<p>点検を実施しようと思っていたので、本インシデント当日、出航前に主機から異音がしないことは確認したが、油水分離器や燃料油タンク等の点検を行っていなかった。</p>
分析	<p>本船は、前船舶所有者が使用していなかった中央の燃料油タンク内部で空気中の水分が結露して、内部に水が溜まった状態となっていたものと考えられる。</p> <p>船長は、回航に当たり、油水分離器の点検を行わなかったことから、中央の燃料油タンク内に水が溜まった状態であることを知らず、燃料油取出し元弁を開放したものと考えられる。</p> <p>本船は、船長が油水分離器の点検を行わずに出航したことから、航行中、波を受けて大きく船体が動揺した際、中央の燃料油タンクから水が主機燃料油配管系統に流れ出し、主機が燃焼不良となって停止して始動ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、回航後に油水分離器や燃料油タンクを含む船体や機関等の詳細な点検を実施しようと思っていたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、船長が本船の油水分離器の点検を行わずに出航したため、本船が航行中、大きく船体が動揺した際、燃料油タンクに溜まっていた水が燃料供給管に流れ出し、主機が燃焼不良となって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>・ 小型船舶の船長は、出航前に油水分離器を点検し、多量の水が確認されれば、燃料タンク及び燃料油の状態を確認すること。</li> <li>・ 中古の船舶を購入した船長は、購入前の使用状況や整備状況を確認し、取扱説明書等に従い、船体や機関等について必要な点検を全て実施してから航行すること。</li> </ul>