

船舶インシデント調査報告書

令和7年12月17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11月3日 16時30分頃
発生場所	沖縄県金武中城港中城湾新港 金武中城港中城新港西防波堤東灯台から真方位180° 130m付近 （概位 北緯26° 18.3′ 東経127° 52.1′）
インシデントの概要	プレジャーボート第二はやて丸は、航行中、船外機が始動できなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和6年11月18日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施手続済
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 第二はやて丸、0.2トン 296-27707 沖縄、個人所有 ガソリン機関、船外機、4サイクル、出力7.30kW、回転数毎分5,500、2気筒、ボア59mm、使用燃料ガソリン、機関製造日不詳、進水年月日不詳
乗組員等に関する情報	船長、二級小型・特殊
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北東、風速 約6.3m/s、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	本船は、船長が乗り組み、同乗者1人を乗せ、漁港を出発し、金武中城港中城湾港内で船外機を発停しながら釣り場を移動し、漂泊して釣りを行った。 本船は、船外機を始動して釣り場を発進し、港口の防波堤付近を航行中、船外機が停止した。 船長は、船外機のスタータースイッチを複数回押して始動操作を行ったが、船外機が始動しなかった。 船長は、燃料タンク接続器具から‘船外機入口側接続器具’（以下「本件接続器具」という。）に至る燃料油供給用ホースの途中にあるプライマリーポンプ（燃料油タンクから船外機のキャブレターに燃料油を送る手動操作のポンプ）を用いて船外機に燃料油を送ろうと試みたが送れなかった。このため、船外機の再始動を諦めて118番通報し、救助を要請した。 本船は、来援した海上保安庁のゴムボートにえい航され、漁港に帰着した。 船長は、本インシデント後、海上保安官と共に、燃料油供給用ホー

ス（写真1参照）から本件接続器具（写真2、3参照）を取り外して点検を行ったところ、接続部分にはめ込まれている逆止機構の金属球が、凝固した油性不純物により固着した状態となり（参考図1参照）、配管が閉塞していることを認めた。海上保安官は、同金属球を触ると、同金属球が動いて燃料油が流れることを確認した。

燃料油供給用ホース

燃料タンク側接続金具

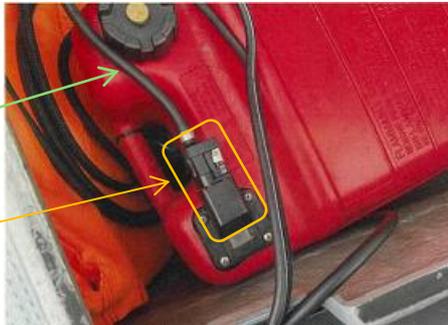


写真1 燃料タンク側接続金具

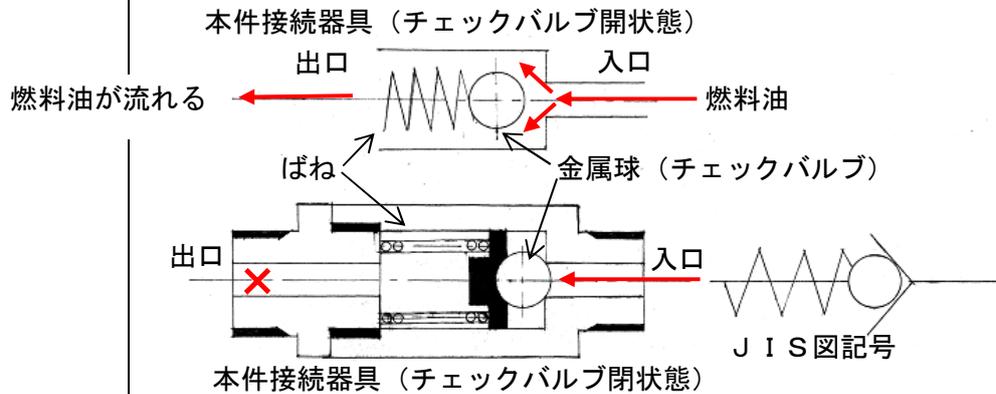
写真2 本件接続器具取付け位置

（写真提供 本船船長）



燃料油が流れる方向

写真3 本件接続器具
（写真提供 本船船長）



参考図1 接続器具構造図（概略図）

船長は、本件接続器具の点検を終え、再度燃料油供給用ホースを接続して、船外機の始動を行ったところ、運転ができることを確認した。

本船は、令和3年7月、前船舶所有者が本船を新船として購入し、その後、令和6年6月頃船長の友人が中古船として同船を購入した。本インシデント当日は船長が本船を借りており、燃料油供給用ホース

	<p>は前船舶所有者から継続して使用されていた。</p> <p>船長の友人は、ふだん船外機を使用している際に異状を感じていなかったため、燃料油供給用ホースの交換を行っておらず、毎回使用後に、同ホースを取り外して倉庫内で保管していた。</p> <p>船長は、燃料油供給用ホースに外見上損傷等は見られなかったためこれまで一度も点検を行ったことがなく、当時、本件接続器具の状態を確認しなくても燃料油の供給が途絶えることなく送油されると思われ、発航前に内部点検を行わなかった。</p> <p>本船の船外機の取扱説明書には、燃料油系統（燃料油供給用ホースを含む）は、100時間（6か月）ごとに適宜点検を行い、不具合があれば直ちに修理（交換）するように記載されていた。点検修理に際し、整備業者等への相談を推奨する旨記載されていた。</p> <p>船外機製造会社担当者から、燃料油は長期保管すると成分が劣化して不純物が凝固することがあり、不純物は、配管内部に付着して徐々に流路を狭め、最悪の場合、配管を閉塞させて燃料油が供給できず、機関の運転ができなくなる旨の情報提供があった。</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、船外機の燃料油供給用ホースが約3年間一度も点検されずに使用された状態で、船長が、発航前に同ホースの状態を確認しなかったことから、航行中、船外機への燃料油の供給が途絶え、船外機が始動できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、船外機の燃料油供給用ホースに外見上損傷等が見られなかったことから、本件接続器具の状態を確認しなくても燃料油の供給が途絶えることなく送油されるものと思われ、発航前に状態を確認しなかったものと考えられる。</p> <p>本船は、本件接続器具が長期使用により凝固した油性不純物によって固着した状態となり逆止機構^{*1}の作動が悪くなったことから、船外機に送油ができなくなったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、船外機の燃料油供給用ホースが約3年間一度も点検されずに使用された状態で、船長が、発航前に同ホースの状態を確認しなかったため、航行中、船外機への燃料油の供給が途絶え、船外機が始動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>再発防止策</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"> ・ 小型船舶の船長は、発航前、定期的に燃料油供給用ホースを取り外して点検し、接続器具の逆止機構を含めて同器具の状態を確認すること。 ・ 船舶所有者は、中古の船外機付きプレジャーボートを購入した

*1 「逆止機構」とは、流体の逆流を防ぐ機能や構造のことをいう。逆流防止弁やチェックバルブ、チャッキ弁とも呼ばれる。

	<p>際、燃料油供給用ホースの使用年数を確認し、接続器具等に異状がある場合は、速やかに交換すること。</p>
--	--