船舶インシデント調査報告書

令和８年４月２２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７年１１月２日　１５時００分頃
発生場所	大阪府阪南港第２区 大阪府阪南港阪南２区北防波堤灯台から真方位１９４°７００m付近 （概位　北緯３４°２９.０′　東経１３５°２１.２′）
インシデントの概要	遊漁船さーやん丸は、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１１月５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 船舶番号、船舶所有者等	 遊漁船　さーやん丸、４.９トン ２６０－４５３３７大阪、個人所有 ディーゼル機関、船内機、４サイクル、出力３２４.００kW、回転数毎分２,２５０、６気筒、ボア１１７.９㎜、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、平成元年９月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特定（限定なし）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気　曇り、風向　西南西、風力　４、視界　良好 海象：波高　約１m
インシデントの経過	本船は、船長が１人で乗り組み、釣り客１３人を乗せ、和歌山県和歌山市友ケ島付近で遊漁を行った後、帰航の目的で大阪府忠岡町所在の定係地に向け阪南港第２区を航行していた。 気象及び海象は、本船の出航時、穏やかであったが、友ケ島付近で帰航を開始したときから西南西風が強くなって波も高くなり、定係地まで約３海里となった場所では、本船が左舷方からの風波を受けて左右に約１０°動揺しながら航行していた。 本船は、定係地まで約３海里の地点で、突然主機が停止し、船長が主機の始動を試みたところ、セルモーターは回るものの始動しなかったので、船長は、本船の自力航行を諦め、海上保安庁に本インシデントの発生を通報して救助を要請した。 本船は、来援した巡視艇によってえい航されて定係地に戻った。 海上保安官が確認したところ、本船は、燃料油タンク内の燃料油残量が約５０ℓであり、燃料管に空気が混入し、主機に燃料油が供給されなくなっていることが判明した。また、帰航した時の残燃料油の液面は、燃料油タンクの下方に位置する燃料管吸い込み口のやや上方で

	あった。 本船の燃料油タンクの容量は約５３０ℓであり、船長は、出航時、燃料油の搭載量が約２００ℓであることを確認していた。 本船は、ふだん、本インシデント時と同じ航程を往復した際、約１５０ℓの燃料油を消費していた。 船長は、船体の動揺や傾斜によって燃料油タンク内の燃料油の液面が上下し、燃料管に空気が混入すると、主機に燃料油が供給されなくなる可能性があることを知らなかった。
分析	本船は、残燃料油が少ない状態で左舷方からの風波の影響を受けて左右に約１０°動揺しながら航行したことから、燃料油タンク内の燃料油の液面が上下し、燃料管の吸い込み口が空中に露出して燃料管内にエアが混入したものと考えられる。 船長は、ふだん、本船が本インシデント時と同じ航程を往復した際、約１５０ℓの燃料油を消費しており、約２００ℓ搭載していれば無事に帰航できると思ったことから、燃料油を補給せずに出航したものと考えられる。 船長は、船体の動揺や傾斜によって燃料油タンク内の燃料油の液面が上下し、燃料管にエアが混入する可能性があることを知らなかったことから、燃料油が約５０ℓ残っていれば無事に帰航できると思ったものと考えられる。 これらのことから、本船は、航行中、燃料管に空気が混入し運航不能となったものと考えられる。
原因	本インシデントは、船長が燃料油を十分に搭載しない状態で出航したため、本船が航行中、燃料油が減少して燃料管に空気が混入し、主機を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。
再発防止策	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。 ・船長は、出航前に搭載している燃料油の量を把握し、航行中に船体が動揺しても燃料管の燃料タンクへの接合部が露出しない十分な燃料油を搭載して出航すること。