

## 船舶インシデント調査報告書

平成22年11月11日  
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決  
 委 員 横 山 鐵 男（部会長）  
 委 員 山 本 哲 也  
 委 員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航阻害
発生日時	平成21年8月5日 07時10分ごろ
発生場所	岩手県大船渡市大船渡港内 大船渡港珊瑚島北灯台から真方位004° 2,000m付近 (概位 北緯39° 03.9′ 東経141° 43.8′)
インシデント調査の経過	平成22年5月14日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（仙台事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 <sup>にちあん</sup> 日安丸、747トン 135570、啓洋海運株式会社 81.50m×14.30m×7.56m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成9年1月
乗組員等に関する情報	船長 男性 50歳 三級海技士（航海） 免 許 年 月 日 昭和56年6月16日 免 状 交 付 年 月 日 平成20年5月20日 免状有効期間満了日 平成25年10月27日 機関長 男性 63歳 四級海技士（機関） 免 許 年 月 日 平成元年11月15日 免 状 交 付 年 月 日 平成21年10月16日 免状有効期間満了日 平成26年11月14日
死傷者等	なし
損傷	燃料ポンプのプランジャー及びバレルが過大摩耗
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、大船渡港で着岸作業中、平成21年8月5日07時10分ごろ、主機が、すぐに後進にかからず、前進行き足が低下してから再始動し、着岸した。 本船は、着岸後、機関長が主機の点検を行ったが、原因を特定することができなかつたため、15時30分ごろ揚荷を終えて出港した。 本船は、その後も、着岸作業時に主機の後進運転ができなくなつたため、船舶所有者の指示で、9月12日広島県尾道市尾道港において、燃料ポンプのプランジャー及びバレルを新替して修理された。
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風力 1

<p>その他の事項</p>	<p>主機は、自己逆転方式であった。</p> <p>本船は、平成20年10月21日山口県徳山下松港に入港する際、主機がすぐに後進運転できなかつたため、入港後、主機製造業者による点検が行われた結果、燃料ポンプのプランジャー及びバルブに過大摩耗が発見されたことから、早期に交換するように指摘を受け、船長が船舶所有者に報告していた。</p> <p>その後、本インシデント発生時までの間に、本船の機関長が2人交替したが、燃料ポンプの不具合については、引継ぎが行われていなかった。</p>	
<p>分析</p>	<p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり あり なし</p> <p>本船は、大船渡港で着岸作業中、主機の燃料ポンプのプランジャー及びバルブが過大摩耗していたため、前進行き足を止めようとして、主機の後進操作を行ったが、燃料噴射量が不足して後進にかからなかつたものと考えられる。</p> <p>本インシデントは、衝突事故等の重大な事故につながりかねないことから、船舶所有者は、同船の操縦性能に係わる主機の燃料ポンプの不具合等について報告を受けた際には、速やかに修理を行うべきである。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が大船渡港で着岸作業中、主機の燃料ポンプのプランジャー及びバルブが過大摩耗していたため、前進行き足を止めようとして、主機の後進操作を行ったが、燃料噴射量が不足して主機が後進にかからなかつたことにより発生したものと考えられる。</p>	