

船舶インシデント調査報告書

平成23年11月10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 庄 司 邦 昭
 委員 石 川 敏 行

インシデント種類	運航不能（燃料油供給障害）
発生日時	平成22年8月27日 09時00分ごろ
発生場所	阪神港大阪第2区 大阪府大阪市所在の大阪北港口防波堤灯台から真方位070° 1.3海里付近 （概位 北緯34° 39.5′ 東経135° 26.3′）
インシデント調査の経過	平成22年11月4日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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	引船 ^{せんよう} 泉陽丸、294トン 125224、昭陽汽船株式会社 35.50m×9.20m×4.18m、鋼 ディーゼル機関2基、2,574kW（合計）、昭和57年4月
乗組員等に関する情報	機関長 男性 20歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成22年3月29日 免状交付年月日 平成22年10月29日 免状有効期間満了日 平成27年3月28日 運航管理担当者 男性
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	<p>本船は、約2か月間、阪神港大阪第2区の岸壁に係留され、運航を休止していたが、港内を移動するため、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、本船の運航管理担当者が同乗し、機関始動の準備を行っていた。</p> <p>本船は、燃料油（A重油）を船底右舷側の2番燃料油タンクから機関室の燃料油サービスタンクに移送し、発電機原動機（以下「補機」という。）を始動して運転していたところ、平成22年8月27日09時00分ごろ、補機が停止して船内の電源を喪失した。</p> <p>機関長及び運航管理担当者は、補機の燃料油こし器を開放して点検したところ、同こし器の内部の燃料油に大量の水分が混入していることを認め、さらに、機関室の燃料油系統を順次点検し、主機の燃料油こし器、燃料油サービスタンク及び船底の2番燃料油タンクに水分が滞留していることを認めた。</p> <p>本船は、港内移動を中止し、主機、補機及びその他機関室の全ての燃料油系統を開放して整備を行った。</p>

	<p>本船は、本インシデント後、機関室のビルジ溜まりに船底の燃料油タンクに及ぶ長さ約2cmの亀裂が発見された。</p> <p>本船は、ビルジ溜まり付近にある海水ポンプ用こし器を開放掃除した際、多量の海水が流れ出て、ビルジ溜まりに溜まっていた。</p> <p>機関室のビルジ溜まりの亀裂は、機関室鋼板材の腐食によって生じた様相を示していた。</p>	
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 北東、風力 1、視界 良好</p> <p>海象：平穏（港内）</p>	
その他の事項	<p>機関用意の準備は、主として運航管理担当者が主導して行った。</p> <p>本インシデント後、2番燃料油タンクには、燃料が3kl残っていたが、このうちの約1.5klはビルジであった。</p>	
分析	<p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>あり</p> <p>なし</p> <p>本船は、阪神港大阪第2区の岸壁に係留し、機関始動の準備中、燃料油タンクに混入していた海水が供給されたことから、補機が停止して船内の電源を喪失したものと考えられる。</p> <p>本船は、機関室のビルジ溜まりに機関室鋼板材腐蝕による亀裂が生じ、多量の海水を含んだビルジが船底の燃料油タンクに流入し、ビルジを含んだ燃料油が補機に供給されたものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、阪神港大阪第2区の岸壁に係留し、機関始動の準備中、燃料油タンクに混入していた海水が供給されたため、補機が停止して船内の電源を喪失したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<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"> ・ 運航休止後は、機関室内の清水、海水、燃料油などに異常がないことを確認すること。 	