

船舶インシデント調査報告書

平成23年12月1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12月3日 00時50分ごろ
発生場所	和歌山県美浜町日ノ御崎 ^{ひのみさき} 北西方沖 美浜町所在の紀伊日ノ御崎灯台から真方位315°6海里付近 (概位 北緯33°56.2′ 東経134°58.7′)
インシデント調査の経過	平成23年2月7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	砂利運搬船 第五住福丸 ^{すみふく} 、498トン 130592、阿波海運有限会社 50.95m×10.50m×5.63m、鋼 ディーゼル機関、735kW、昭和63年11月
乗組員等に関する情報	船長 男性 41歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成10年10月8日 免状交付年月日 平成20年3月24日 免状有効期間満了日 平成25年10月7日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長ほか3人が乗り組み、日ノ御崎北西方沖を左舷方から波高約5mの波を受けながら、積荷により乾舷が減少し、打ち込んだ海水が上甲板通路に滞溜した状況で航行していた。 本船は、平成22年12月3日00時40分ごろ、燃料油サービスタンク液面高警報が作動し、機関長が機関室を点検していたところ、00時50分ごろ主機及び発電機原動機が停止して運航不能となった。 本船は、船長が救助を求め、引船にえい航されて和歌山県由良港に入港した。
気象・海象	気象：天気 雨、風向 南東、風力 8 海象：波高 約5m
その他の事項	本インシデント当時、本船は、ほぼ満載状態の約1,200tの碎砂を積載しており、船尾喫水約5.0mであり、海面から舷側及び船尾のブルワーク上端までの高さは約2mであった。 本船は、燃料油サービスタンクの空気抜き管が居住区と左舷ブルワークの間の上甲板通路の左舷端に設置されていた。 空気抜き管は、外径が62mm、上甲板からの高さが51.5cmであり、グースネック型と称する管先端部の内部に海水が流入しないようにボールが組み込まれた構造のものであったが、本インシデント当時、ボールが固

	<p>着して逆流防止機能が損なわれていた。</p> <p>本船は、燃料油サービスタンクの容量が800ℓであり、燃料油移送ポンプ自動発停用並びに液面高及び低警報用の各センサーが設置されていた。</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>あり</p> <p>本船は、日ノ御埼北西方沖を波高約5mの波を受けながら航行中、打ち込んだ海水が、上甲板通路に滞留して海水が空気抜き管から燃料油サービスタンクに流入し、主機及び発電機原動機に供給されたことから、主機及び発電機原動機が停止して運航不能となったものと考えられる。</p> <p>空気抜き管は、管内部に組み込まれていたボールが固着して逆流防止機能が失われて海水が燃料油サービスタンクに流入したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が、日ノ御埼北西方沖を航行中、打ち込んだ海水が上甲板通路に滞留し、海水が空気抜き管から主機及び発電機原動機用燃料油サービスタンクに流入したため、主機及び発電機原動機が停止したことにより発生したものと考えられる。</p>	
参考	<p>本インシデント後、本船は、空気抜き管を新替えるとともに、高さを約1m高く改造した。</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"> ・ 空気抜き管の逆流防止機能が、正常に働くように保守点検を行うこと。 	