

船舶インシデント調査報告書

平成24年9月13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 根本 美奈

| | |
|--|--|
| インシデント種類 | 運航不能（電源喪失） |
| 発生日時 | 平成24年2月6日 22時20分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県長島町長崎鼻南西方沖 長崎鼻灯台から真方位216° 2.9海里付近 （概位 北緯32°05.2′ 東経130°04.8′） |
| インシデント調査の経過 | 平成24年2月8日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（長崎事務所）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 | A 押船 ^{テンユウ} マ ^{マル} TENYU MARU、88.52トン（モンゴル国籍） 40041281、SAN CHUAN MARINE S. DE. R. L.（ウルグアイ 東方共和国） 21.63m（Lr）×6.50m×2.74m、鋼 ディーゼル機関、552kW、1981年5月 B 台船 ^{テンユウ} 21、1,190トン（モンゴル国籍） 40031286、SAN CHUAN MARINE S. DE. R. L.（ウルグアイ 東方共和国） 47.00m×11.00m×3.50m、鋼 機関なし、1966年建造 |
| 乗組員等に関する情報 | 船長 男性 71歳 締約国資格受有者承認証 船長（モンゴル国発給） 交付年月日 2012年1月30日 （2012年4月29日まで有効） 機関長 男性 77歳 締約国資格受有者承認証 機関長（モンゴル国発給） 交付年月日 2012年1月30日 （2012年4月29日まで有効） |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | A なし B 船首船底に亀裂 |
| インシデントの経過 | A船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、空船のB船を押航して押船列（以下「本件押船列」という。）を構成し、売船された本件押船列を熊本県八代市八代港から中華人民共和国海門港まで回航する |

| | |
|--------------|---|
| | <p>ことになった。</p> <p>A船は、機関室の発電機が故障した状態で長年修理されず、船尾甲板に設置していた出力45KVAの‘代替の可搬式ディーゼル発電機’（以下「代替発電機」という。）を使用し、同発電機のすぐ上の甲板に別置き代替発電機用燃料タンク（A重油、容量約400ℓ）（以下「別置きタンク」という。）を設置していた。</p> <p>船長は、代理店から入手していた天気図及び波浪図により、注意報等が出ていなかったものの、7日夜には天候が悪化すると予想し、早目に長島海峡を通過して長崎県五島市福江島付近に避航するつもりで平成24年2月6日10時30分ごろ八代港を出港した。</p> <p>本件押船列は、21時00分ごろ長島海峡に入り、22時00分ごろ同海峡を通過し終えた頃から、船体動揺及び風雨が激しくなり、A船は、蛍光灯が暗くなったり、明るくなったりするようになっていたが、長崎鼻南西方沖を南進中、22時20分ごろ代替発電機が停止して電源を喪失した。</p> <p>本件押船列は、本インシデント発生時、A船には、船長、機関長及び二等航海士の3人と、B船で休憩していたものの、揺れがひどくなった時点で移乗してきた一等航海士がいたので、B船には一等機関士だけが残っていた。</p> <p>A船は、代替発電機の再始動ができなかったため、船長がB船で使用中の出力約90KVAの発電機（以下「B船発電機」という。）でA船の電源を復旧しようとし、一等機関士にB船発電機の給電線をA船に引き渡すように指示したものの、船体動揺及び風雨が激しく、A船に給電線を引き渡すことも一等機関士が移乗することもできず、電源を復旧できなくなった。</p> <p>船長は、本件押船列の状態では、A船がB船と共に圧流されて付近の海岸に乗り揚げられる虞を感じ、本件押船列を構成していたA船船首とB船船尾との連結ロープ4本を切断する旨を一等機関士に連絡した上、22時50分ごろB船に同機関士を残してロープを切断し、23時00分ごろ海上保安庁及び代理店にA船の救援及びB船の漂流等を連絡した。</p> <p>A船は、来援した巡視艇及びタグボートによりえい航され、7日17時45分八代港に帰港した。</p> <p>一等機関士は、B船が南南西風に圧流されて長島町長島西方の浅所に乗り揚げたのち、巡視船により救助された。</p> |
| <p>気象・海象</p> | <p>気象：天気 曇り、風向 南南西、風速 約7m/s、視界 良好</p> <p>海象：うねり 約2.5m</p> <p>長島町には、2月6日16時06分ごろ大雨、雷、強風及び波浪注意報が発表され、翌7日04時52分ごろ、大雨及び雷注意報は解除されたが、強風及び波浪注意報が継続していた。</p> |

| | |
|--|--|
| <p>その他の事項</p> | <p>船長は、本件押船列の回航業務を請け負ったとき、回航要員チームとしていつものメンバーを招集し、1月31日に日本の海技免状とパスポートを持参させた上、一緒に八代港で本件押船列に乗り組んだ。</p> <p>船長以下乗組員は、A船には寝泊まりする設備がなく、B船のハウスで寝食を共にしながら、2月1日に前乗組員から引継ぎを受けたのち、A船の主機及び操舵機等の試運転を実施し、異常がないことを確認した。</p> <p>本件押船列は、2日に八代港においてポートステートコントロールを受け、臨時航行を承認されていた。</p> <p>機関長は、八代港出港直前にA船の燃料タンクから燃料を移送して別置きタンクを満タンにしていた。</p> <p>代替発電機は、別置きタンク底部まで先端を差し入れ、同タンク上面中央の開口部から引き出したゴムホース（以下「ホース」という。）で同タンクと接続され、ホース内が燃料で満たされている限り、サイフォンの原理により燃料が流れ続けるが、ホース内に空気が入ると燃料の流れが途絶えて停止するため、再始動するには、空気を吸い出すなどして再度ホース内を燃料で満たす必要があった。</p> <p>ホースは、材質の経年劣化により亀裂箇所を生じていたが、本インシデント後、機関長が、同亀裂箇所を切り取り、ホース内の空気を抜き、代替発電機に接続し直した上、同発電機が異常なく運転できることを確認した。</p> <p>本件押船列は、本インシデント後、解体されることとなった。</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</p> <p>あり</p> <p>あり</p> <p>本件押船列は、長崎鼻南西方沖を南進中、代替発電機が停止して電源を喪失した際、電源を復旧できなかったことから、運航不能になったものと考えられる。</p> <p>代替発電機は、船体動揺により、ホースに生じていた亀裂箇所から空気を吸い込み、ホース内の燃料が空気に置換されたことから、燃料の流れが途絶えて停止したものと考えられる。</p> <p>本件押船列は、長島海峡を通過したのち、船体が動揺するようになり、ガバナによる代替発電機の回転数制御が安定しなくなったことから、蛍光灯が明るくなったり暗くなったりした可能性があると考えられる。</p> <p>船長は、B船発電機によるA船の電源復旧ができなくなった際、船体動揺及び風雨が激しくA船がB船と共に長島西方に乗り揚げの虞があったことから、A船とB船の連結ロープを切断することにしたものと考えられる。</p> |

| | |
|-----------|---|
| 原因 | 本インシデントは、夜間、本件押船列が、長崎鼻南西方沖を南進中、代替発電機が停止して電源を喪失した際、電源を復旧できなかったため、発生したものと考えられる。 |
| 参考 | 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。 <ul style="list-style-type: none">・ 荒天が予想される時は、テレビやラジオ等で最新の情報を入手し、適切に対処すること。・ 船内電源は、2系統の電源を準備しておくことが望ましい。 |