

船舶インシデント調査報告書

平成24年5月24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	運航障害
発生日時	平成24年1月15日 13時00分ごろ
発生場所	茨城県鹿島港 鹿島港南防波堤灯台から真方位211° 2.3海里付近 (概位 北緯35° 55.4′ 東経140° 41.3′)
インシデント調査の経過	平成24年1月16日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	液体化学薬品ばら積船 第五菱 ^{りょうか} 化丸、699トン 134006、恭海海運株式会社 68.89m×11.50m×5.00m、鋼 ディーゼル機関、1,471kW、平成5年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 44歳 四級海技士（航海） 免許年月日 平成2年3月22日 免状交付年月日 平成22年2月3日 免状有効期間満了日 平成27年3月21日 機関長 男性 61歳 四級海技士（機関） 免許年月日 昭和46年1月29日 免状交付年月日 平成21年4月6日 免状有効期間満了日 平成26年12月20日
死傷者等	なし
損傷	船底部に擦過傷
インシデントの経過	本船は、船長ほか5人が乗り組み、鹿島港に入航するため、主機の両舷に配置された発電機（以下「両舷発電機」という。）を並列運転とし、港口を通過して中央水路を針路約235°（真方位）速力約10ノットで航行中、平成24年1月15日13時00分ごろ、両舷発電機原動機の燃料系統の一次ストレーナー（以下「本件ストレーナー」という。）が目詰まりを起こし、両舷発電機が同時に停止して船内電源を喪失した。 本船は、主機の制御及び操舵用油圧ポンプの運転ができなくなった。 船長は、緊急避難対策として手動油圧操舵を行うとともに、右アンカーを使用し、13時20分ごろ本船を鹿島港北公共ふ頭の砂地に座礁させた。 本船は、16時26分ごろ、船内電源が復帰して自力で離礁した。 本船は、本インシデントによる浸水及び油の流出等はなかった。

<p>気象・海象</p>	<p>気象：天気 曇り、風向 南、風力 2、視界 良好 海象：海上 平穏</p>	
<p>その他の事項</p>	<p>本件ストレーナーは、2個のストレーナーを切り替えて使用する複式ストレーナーの片側であり、平成23年9月5日に清掃されたのち、燃料油で満たされたケーシング内に復旧され、本インシデント発生直前の発電機並列運転開始時から使用されていた。</p> <p>両舷発電機の原動機は両機とも本件ストレーナーを介して燃料油が供給されていた。</p> <p>本船は、軸発電機を主に使用しており、両舷発電機は出入港時等の発電機並列運転時以外には使用していなかった。</p> <p>本インシデント発生時には、本件ストレーナーのケーシング内の燃料油は半分以上が乳化していた。</p> <p>本船は、平成23年3月14日に補給した燃料油に多量の水分が含まれており、ストレーナーの目詰まりが頻発していた。</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、鹿島港航行中、本件ストレーナーがケーシング内の燃料油の乳化により目詰まりしたことから、燃料油の供給が途絶え、両舷発電機原動機が停止したことにより電源を喪失したものと考えられる。</p> <p>本船は、本件ストレーナーのケーシング内にたまった燃料油が多量の水分を含んでおり、船体振動等で乳化が進行した可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が、鹿島港航行中、本件ストレーナーがケーシング内の燃料油の乳化により目詰まりしたため、燃料油の供給が途絶え、両舷発電機原動機が停止し、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>	
<p>参考</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"> ・ ストレーナーを掃除する際は、ケーシング内にたまっている油を完全に排出して異物の有無を確認すること。 ・ 発電機の原動機ごとに燃料油供給配管を独立させること。 	