

船舶インシデント調査報告書

平成29年10月18日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（燃料供給不能）
発生日時	平成29年6月24日 14時00分ごろ
発生場所	沖縄県うるま市伊計島北東方沖 伊計島灯台から真方位065° 6.8海里付近 （概位 北緯26° 26.8′ 東経128° 06.7′）
インシデントの概要	プレジャーボートSHOGUNは、南西進中、両舷主機の運転ができなくなって運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成29年6月26日、主管調査官（那覇事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	プレジャーボート SHOGUN（英国領ケイマン諸島籍）、33.47トン 746288（英国領ケイマン諸島発給）、SOUTH POINT INC.
乗組員等に関する情報	船長、免許不詳
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風力 4、視界 良好 海象：波高 約0.5～1.0m
インシデントの経過等	<p>本船は、船長が1人で乗り組み、知人3人を乗せ、回航の目的で‘沖縄県与那原町所在のマリーナ’（以下「本件マリーナ」という。）に向けて鹿児島県与論町与論港を出港した。</p> <p>本船は、船長がフライングブリッジの操縦装置で両舷主機を回転数毎分約2,000にかけ、約7ノットの対地速力で伊計島北東方沖を手動操舵により南西進中、両舷主機が突然停止した。</p> <p>船長は、機関室を確認したところ、使用中の左舷後部の燃料油タンクが空になっていることを認め、右舷後部の燃料油タンクから左舷後部の燃料油タンクに燃料油を移送し、両舷主機を運転しようとしたものの、運転することができなかった。</p> <p>本船は、船長が本件マリーナに連絡し、本件マリーナから海上保安庁に救助を要請し、来援した巡視艇にえい航され、漁業協同組合の船舶に引き継がれて本件マリーナに到着した。</p> <p>本船は、本インシデント後、機関修理業者が点検した結果、燃料油系統にエアの混入が認められた。</p> <p>本船は、燃料油が、右舷前部、左舷前部、右舷後部あるいは左舷後部のいずれかの燃料油タンクから燃料油小出タンクを経て、各機器に供給され、燃料戻り弁で切り替えた燃料油タンクに戻るようにしていた。</p>

	<p>本船は、与論港を出港してから本インシデントの発生までの約8時間、左舷後部の燃料油タンク（容量約2,800ℓ 出港時の積載量約1,200ℓ）を使用していたところ、燃料戻り弁が右舷後部の燃料油タンクに切り替えており、同タンクの燃料油が約900ℓ増加していた。</p> <p>船長は、ふだん右舷後部の燃料油タンクを使用しており、本インシデント時、バラスト調整のために左舷後部の燃料油タンクを使用したものの、燃料戻り弁を同タンクに切り替えることを失念していた。</p> <p>本船は、本インシデント時、主機の警報が鳴らなかった。</p> <p>本船は、燃料油計がフライングブリッジの操縦装置に設置されていなかった。</p>
分析	<p>本船は、伊計島北東方沖を南西進中、船長が使用中の左舷後部の燃料油タンクに燃料戻り弁を切り替えていなかったことから、同タンクの燃料油が不足した際、燃料油系統にエアが混入し、両舷主機に燃料油が供給できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、ふだん、右舷後部の燃料油タンクを使用していたことから、燃料戻り弁を右舷後部の燃料油タンクから左舷後部の燃料油タンクに切り替えることを失念したものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、船長が使用中の左舷後部の燃料油タンクに燃料戻り弁を切り替えていなかったため、同タンクの燃料油が不足した際、燃料油系統にエアが混入し、両舷主機に燃料油が供給できなくなったこと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"> ・使用する燃料油タンクを変更する際は、燃料戻り弁の開閉を確認すること。