

船舶インシデント調査報告書

平成29年2月23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（燃料不足）
発生日時	平成28年7月1日 15時45分ごろ
発生場所	関門港新門司区北東方沖 北九州空港進入灯橋先端灯から真方位050° 3.4海里付近 （概位 北緯33° 54.1′ 東経131° 05.0′）
インシデントの概要	貨物船伸和丸は、入渠工事後の海上試運転中、船内電源を喪失して運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成28年10月27日、主管調査官（門司事務所）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	貨物船 伸和丸、702トン
船舶番号、船舶所有者等	142412、日本産業海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関長、四級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北、風速 約2～3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、工事監督者（船舶所有者の担当者）2人、造船所工員等5人を乗せ、入渠工事後の海上試運転の目的で、造船所を出航した。</p> <p>本船は、造船所を出航した際、主機の3次こし器（ノッチワイヤ一式）の逆流洗浄時に使用する弁（以下「本件燃料弁」という。）が開弁（微開）していたのでA重油がC重油タンクに移送され、C重油タンクの高位警報が発生した。</p> <p>本船は、海上試運転を中止し、停泊用発電機に切り替えたが、A重油が欠乏して船内電源を喪失（ブラックアウト）した。</p> <p>本船は、工事監督者が造船所へ救援を要請し、来援したタグボートにえい航されて造船所に戻った。</p> <p>本船は、本インシデント当時、主機及び発電機の燃料油として、A重油タンクから使用していた。</p> <p>本件燃料弁は、ふだん閉弁されており、本事故時も誤操作防止のため「閉」と記した札が掛けられていた。</p> <p>本船は、造船所側の工事として、本件燃料弁付近で入渠工事が施工されたが、開弁された状況については不明であった。</p>
分析	本船は、海上試運転中、本件燃料弁が開弁されていたことから、A重油がC重油のタンクに移送されて、A重油が欠乏し、船内電源を喪

	<p>失して運航不能となったものと考えられる。</p> <p>本件燃料弁は、入渠工事中に誤って操作されて、開弁したものと考えられるが、開弁に至った状況を明らかにすることはできなかった。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、海上試運転中、本件燃料弁が開弁されていたため、A重油がC重油のタンクに移送されてA重油が欠乏し、船内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>