

船舶インシデント調査報告書

平成30年4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15日 19時30分ごろ
発生場所	関門港若松第5区 小倉日明第2防波堤灯台から真方位341° 1,060m付近 （概位 北緯33° 55.2′ 東経130° 52.5′）
インシデントの概要	引船五十猛は、台船阿修羅をえい航して南東進中、主機が停止して運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成30年1月9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 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 五十猛、99トン 135130、株式会社近藤海事 B 台船 阿修羅、総トン数不詳（全長72m） なし、株式会社近藤海事
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関長、五級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 東、風速 3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	<p>本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、その船尾部に長さ約50mのえい航索でB船を繋いで引船列（以下「A船引船列」という。）を構成し、大分県大分市大分港に向けて関門港若松第2区を出航した。</p> <p>本船は、若松航路から関門航路の西側に沿って約7ノットの対地速力で手動操舵により南東進中、両舷の主機が停止した。</p> <p>船長は、国際VHF無線電話で関門海峡海上交通センターに本インシデントの発生を通報するとともに、船舶所有者に携帯電話で引船の手配を要請した。</p> <p>A船引船列は、来援した引船により若松第5区にえい航され、錨泊した。</p> <p>機関長は、主機が停止した要因を調べたところ、主機に燃料油を供給するサービスタンクが空になっており、サービスタンクに燃料油を補給する「燃料移送ポンプの運転切替スイッチ」（以下「本件スイッチ」という。）が手動となっていることを認めた。</p> <p>本船は、サービスタンクに燃料油を補給後に試運転を行い、大分港に向けて航海を再開した。</p>

	<p>本船は、ふだん、本件スイッチが自動となっており、サービスタンクの液面が下がれば、燃料移送ポンプによって、自動的に燃料油がサービスタンクに補給されるようになっていた。</p> <p>本船は、サービスタンクに低液面警報装置が設けられていなかった。</p> <p>機関長は、出航直前、機関修理業者が機関室内で修理作業を行った際、修理作業員の体が本件スイッチに触れるなどして本件スイッチが手動に切り替わったのではないかと本インシデント後に思った。</p> <p>機関長は、出航前に行った主機の試運転の際、本件スイッチが手動に切り替わっていたことに気付かなかった。</p>
分析	<p>本船は、関門航路の西側に沿って南東進中、燃料移送ポンプの本件スイッチが手動に切り替わっていたことから、サービスタンクが空になって主機に燃料油が供給されず、主機が停止して運航不能となったものと考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、本船が、関門航路の西側に沿って南東進中、燃料移送ポンプの本件スイッチが手動に切り替わっていたため、サービスタンクが空になって主機に燃料油が供給されず、主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>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"> ・ 機関室内の弁及び電気関係のスイッチ等は、機関の振動あるいは人の往来による接触によって簡単に動くことがないようにカバー等を設けることが望ましい。 ・ サービスタンクに低液面警報装置を設けることが望ましい。