

船舶インシデント調査報告書

平成30年5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（燃料供給不能）
発生日時	平成29年12月17日 11時35分ごろ
発生場所	広島県竹原市 ^{おおくの} 大久野島東方沖 大久野島灯台から真方位074° 1,500m付近 (概位 北緯34° 18.4′ 東経133° 00.6′)
インシデントの概要	旅客フェリー第三おおみしまは、航行中、主機が停止し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成29年12月18日、主管調査官（広島事務所）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	旅客フェリー 第三おおみしま、298トン 135542、大三島フェリー株式会社
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 晴れ、風向 北西、風力 1 海象：波高 約0.5m、潮汐 下げ潮の中央期
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、旅客32人を乗せ、車両等8台を積載し、大久野島第2棧橋に向けて愛媛県今治市大三島^{おおみ}盛^{さかり}港を出航した。</p> <p>機関長は、定期整備作業を行う準備の目的で、‘燃料1次（複式）こし器の切替えレバーで船尾側こし器から船首側こし器に切り替える作業’（以下「本件切替え作業」という。）を行うこととした。</p> <p>本船は、約11ノットの対地速力で大久野島東方沖を西北西進中、機関長が、切替えレバーの‘切替え停止位置の限界となるピン’（以下「ストッパーピン」という。）2本を抜いて同レバーを約90°回転させ、本件切替え作業を行ったところ、平成29年12月17日11時35分ごろ、1号発電機が停止して船内電源が失われたので、船尾側こし器に切り替えて2号発電機を起動させたものの、11時40分ごろ主機の出力が低下し、主機が停止した。</p> <p>本船は、付近に錨泊した後、機関長が主機を点検したところ、燃料が供給されていないことが判明し、16時01分ごろ燃料管系統のエア抜き作業を行った後、自力で航行して大久野島第2棧橋に着いた。</p> <p>機関長は、ふだんからストッパーピンを抜いてこし器の切替え作業を行っており、本インシデント当時、2次こし器の清掃作業に早く移ろうとして切替えレバーの切替え位置を十分に確かめなかったため、</p>

	<p>切替え位置が正規の状態となっておらず、燃料管系の入口側が閉鎖されて主機への燃料の供給が遮断され、主機が停止したと本インシデント後に思った。</p>
分析	<p>本船は、本件切替え作業が行われた際、機関長が切替えレバーの切替え位置を十分に確かめていなかったことから、切替え位置が正規の状態となっておらず、燃料1次こし器の燃料入口側が閉鎖されて主機への燃料の供給ができなくなり、主機が停止し、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、本件切替え作業が行われた際、機関長が切替えレバーの切替え位置を十分に確かめていなかったため、切替え位置が正規の状態となっておらず、燃料1次こし器の燃料入口側が閉鎖されて主機への燃料の供給ができなくなり、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"> ・ 燃料こし器の切替えレバーのストッパーピンは、正規の位置に固定して抜かないこと。 ・ 燃料こし器の切替え作業は、運航に支障のない時間帯に行うこと。