

船舶インシデント調査報告書

平成31年1月30日

運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）

委員 田村 兼吉

委員 岡本 満喜子

インシデント種類	運航不能（燃料不足）
発生日時	平成30年4月16日 08時45分ごろ
発生場所	香川県高松市女木島東岸沖 女木港鬼ヶ島防波堤灯台から真方位029° 1,670m付近 （概位 北緯34° 24.1′ 東経134° 03.7′）
インシデントの概要	旅客船まりんなつ2号は、南南西進中、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30年5月11日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（広島事務所）を指名した。 なお、後日、1人の地方事故調査官を新たに指名した。 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	旅客船 まりんなつ2号、19トン 293-21300香川、株式会社豊島フェリー（A社） 15.81m×4.48m×1.64m、FRP ディーゼル機関2基、600.2kW（合計）、昭和63年7月
乗組員等に関する情報	船長 男性 40歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 平成13年3月22日 免許証交付日 平成28年3月9日 （平成33年3月21日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南東、風速 約3m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5m、潮汐 上げ潮の中央期
インシデントの経過	本船は、船長ほか1人が乗り組み、旅客3人を乗せ、平成30年4月16日08時20分ごろ高松市高松港に向けて香川県土庄町豊島家浦港を出港した 本船は、約19ノットの対地速力で南南東進し、備讃瀬戸東航路を横切って高松市男木島西岸沖を通過した後、同島と女木島に挟まれる加茂ヶ瀬戸を東進していた。 本船は、08時40分ごろ、男木島南方沖を東進していたところ、

潤滑油圧力低下を示す警報音が鳴って左舷主機が停止し、その後、右舷主機のみで航行を続け、08時45分ごろ、女木島東岸沖を南南西進中、右舷主機も停止した。

船長は、機関室に赴いたところ、燃料タンクが空になっていることに気づき、A社担当者に電話で連絡して支援を求めた。

本船は、来援した僚船（旅客船、以下「僚船A」という。）に旅客3人を移乗させた後、別の僚船（フェリー、以下「僚船B」という。）に横抱きされて高松港に入港した。

旅客は、09時10分ごろ僚船Aが高松港に入港して下船した。

（付図1 インシデント発生経過概略図、写真1 本船 参照）

その他の事項

本船は、床面を上甲板より下げた客室甲板に操縦席及び客席を配置し、機関室に通じるハッチを同甲板通路に設け、客室甲板下に区画した燃料タンク1個から主機2基に燃料（軽油）を供給していた。（図1、図2参照）

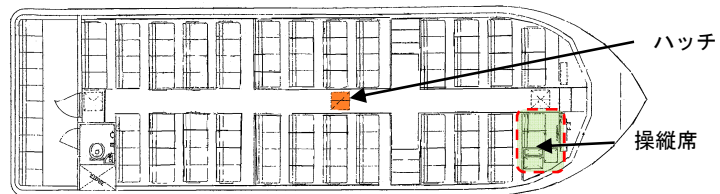


図1 一般配置図（抜粋） 客室甲板平面図

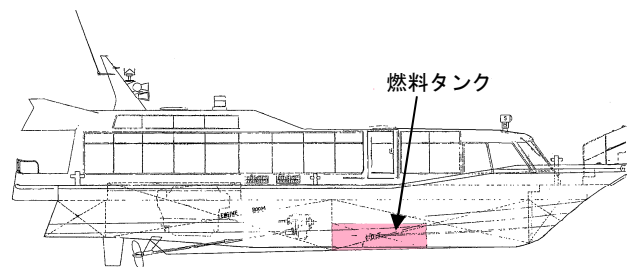


図2 一般配置図（抜粋） 側面図

本船の燃料タンクは、長さ約2.1m、幅約0.95m、深さ約0.65m、容積約1,300ℓで、左舷主機の燃料取出口が、右舷主機の同口に比べて約3cm上方に位置していた。

A社は、僚船Aを、片道の航程が約11海里の、家浦港と高松港を約35分で結ぶ定期航路に就航させ、曜日及び祝日毎に定めたスケジュールに沿って運航させていた。

船長は、僚船Aに乗り組んでいたが、入渠を控えていた僚船Aに替わり、本船が、4月14日（土曜日）の午後から、家浦・高松両港間の定期航路に就航することに伴い、本船に乗り組むこととなった。

本船は、僚船Aの代船として就航することに先立ち、4月13日に給油して燃料タンクをほぼ満載にし、14日に1.5往復、15日に5往復の各定期運航に従事し、本インシデント当日については、午前中に3往復した後、給油する予定で1往復目の運航を終えて高松港に

	<p>向かっていた。</p> <p>本船は、最大搭載人員が82人で、家浦・高松両港間1往復に要する主機の燃料消費量が載貨量（旅客数）によって異なり、旅客の少ない平日で約130ℓ、旅客の多い休祝日で約180ℓが見込まれていた。</p> <p>船長は、本インシデント当日の06時30分ごろ、発航前の点検を実施した際、家浦・高松両港間1往復に要する本船主機の燃料消費量を、載貨量によらず、約130ℓと見積もっていたので、燃料が残っていると思い、燃料タンクの残油量を計測しないまま発航していた。</p> <p>船長は、発航前の点検を実施した際、給油したときと同様に、燃料タンクの残油量を計測していれば、燃料が足りないことに気付くことができたと本事故後に思った。</p> <p>本船は、平日、燃料を補給する必要がある際、タンク車を手配することができた。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象等の関与 判明した事項の解析</p>	<p>あり なし なし</p> <p>本船は、女木島東岸沖を南南西進中、船長が、発航前の点検を実施した際、燃料が残っていると思い、燃料タンクの残油量を計測していなかったことから、燃料が欠乏して主機が停止し、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長は、家浦・高松両港間1往復に要する本船主機の燃料消費量を、載貨量によらず、少なめに見積もっていたので、燃料が残っていると思ったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、本船が女木島東岸沖を南南西進中、船長が、発航前の点検を実施した際、燃料タンクの残油量を計測していなかったため、燃料が欠乏して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>
<p>再発防止策</p>	<p>A社は、本インシデント後、船長に対して以下のことを改めて指導した。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・燃料タンクの残油量を適切に計測すること。 ・本船主機の燃料タンクが、船体中央より船首方に区画されており、船首喫水の増減により燃料消費量の程度を把握できるので、日頃から就航前に喫水を観察しておくこと。 <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"> ・船長は、発航に先立ち、運航に必要な燃料を搭載していることを確認すること。 ・船長は、船型、載貨量（旅客数）、天候等によって主機の燃料消

	費量が変化することに留意すること。
--	-------------------

付図1 インシデント発生経過概略図



写真1 本船

