

船舶インシデント調査報告書

令和元年10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（機関故障）
発生日時	令和元年5月29日 01時15分ごろ
発生場所	熊本県長洲港西方沖 長洲港北防波堤灯台から真方位302° 1,500m付近 （概位 北緯32° 55.8′ 東経130° 25.5′）
インシデントの概要	引船第11光栄丸は、台船第七海修号をえい航中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和元年5月31日、主管調査官（長崎事務所）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 第11光栄丸、17トン 292—28151長崎、株式会社菅崎海事 ディーゼル機関、4サイクル、出力353.04kW、回転数毎 分900、6気筒、ボア200mm、使用燃料A重油 B 台船 第七海修号、約1,000トン なし、株式会社天草海洋
乗組員等に関する情報	船長A、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北、風力 2 海象：海上 平穏
インシデントの経過	A船は、船長A及び甲板員Aが乗り組み、B船をえい航して航行中、排気口から白煙が出て主機が停止した。 船長Aは、主機が停止した原因を調べたが分からなかったため、航行不能と判断し、家族に海上保安庁への通報を依頼した。 A船は、来援した巡視艇にえい航されて係留場所である佐賀県野崎漁港に戻り、修理業者が主機を点検したところ、冷却海水の取入口である船底弁にごみが絡んで主機の冷却海水量が不足し、主機が過熱してピストン及びシリンダライナが焼損していることが認められた。
分析	A船は、B船をえい航中、船長Aが冷却水の圧力計を監視しておらず、船底弁にごみが絡んで主機の冷却海水量が不足した状態で運転が続けられたことから、主機が過熱してピストン及びシリンダライナが焼損し、主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと推定される。
原因	本インシデントは、夜間、A船が、B船をえい航中、船長Aが冷却水の圧力計を監視しておらず、船底弁にごみが絡んで主機の冷却海水量が不足した状態で運転が続けられたため、主機が過熱してピストン

	及びシリンダライナが焼損し、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと推定される。
再発防止策	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。 <ul style="list-style-type: none">・ 航行中、冷却水の圧力計を監視し、冷却海水管等に詰まりが生じた状態で主機の運転を続けないようにすること。