

船舶インシデント調査報告書

令和4年3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	令和3年7月13日 09時40分ごろ
発生場所	京浜港横浜第3区大黒ふ頭防波堤南南東方沖 横浜大黒ふ頭防波堤西灯台から真方位135° 1,390m付近 （概位 北緯35° 26.4′ 東経139° 42.3′）
インシデントの概要	押船しらかばは、土運船（船名不詳）を押航中、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3年8月3日、主管調査官（横浜事務所）を指名 原因関係者から意見聴取手続実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	A 押船 しらかば、19トン 273-13325 神奈川、二光商運株式会社 ディーゼル機関（2基）、船内機、4サイクル、出力1,498 kW（合計）、回転数毎分1,350、6気筒、ボア170mm、 使用燃料A重油、平成27年6月進水 B 土運船 船名不詳、トン数不詳 なし、不詳
乗組員等に関する情報	A 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 曇り、風向 東南東、風速 2.4m/s、視界 良好 海象：波高 約0.2～0.3m
インシデントの経過	A船は、船長Aほか2人が乗り組み、B船の船尾部に結合して押船列（以下「A船押船列」という。）を構成して、京浜港横浜第5区を押航中、右舷機が停止し、更に横浜航路を航行中に左舷機が停止した。 船長Aは、A重油サービスタンクが空になっていることを認めた。 A船押船列は、船長Aが、航行不能と判断して船舶所有会社担当者に本船の状況を連絡するとともに、ポータラジオを経由して東京マーチスに本インシデントの発生を通報した後、大黒ふ頭中継所で荷役を終えた船舶に横抱きされ、横浜航路を出航して同中継所の岸壁に着岸した。 A船の燃料油の自動給油装置（以下「自動給油装置」という。）は、‘サービスタンク用液面計のアクリル製管’（以下「本件管」という。）の液体をセンサ部から発せられる赤外線で検知して燃料油移送ポンプを発停させるようになっていたが、本件管に汚れや傷があると誤動作を起こす可能性があった。

	<p>修理業者によれば、本件管に取り付けた下方のセンサ部の汚れによって燃料油移送ポンプが自動で始動しなかったことが判明した。</p> <p>自動給油装置の取扱説明書によれば、本件管は2年に1回交換するか、又は清掃するように推奨していた。</p> <p>A船は、約3年前に購入されて以降、本件管の交換が行われていなかった。</p> <p>船長Aは、令和3年6月下旬頃に乗船し、前任の船長から本件管の点検等の引継ぎはなく、本件管の清掃を行っていなかった。</p> <p>船長Aは、主機に燃料が供給されなくなった際、燃料油移送ポンプを手動で始動することを思いつかなかった。</p>
<p>分析</p>	<p>A船は、約3年前から乗組員等による本件管の清掃等が行われていない状態で航行中、本件管の汚れによって燃料油移送ポンプが自動始動せず、A重油サービスタンク内の燃料油が全て消費されて主機に燃料が供給されなくなったことから、主機の運転ができなくなって運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、主機に燃料が供給されなくなった際、燃料油移送ポンプを手動で始動することを思いつかなかったものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、A船が、約3年前から乗組員等による本件管の清掃等が行われていない状態で航行中、本件管の汚れによって燃料油移送ポンプが自動始動せず、A重油サービスタンク内の燃料油が全て消費されて主機に燃料が供給されなくなったため、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考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<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"> ・乗組員は、燃料油移送ポンプを手動で始動するなど同ポンプが自動で始動しない場合における対応を事前に把握しておくこと。 ・機関取扱者は、取扱説明書等に推奨された整備期間により、自動給油装置の管などの交換又は清掃を定期的実施すること。