

## 船舶インシデント調査報告書

令和5年9月1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4年7月4日 09時00分ごろ
発生場所	千葉県館山湾内 館山港防波堤灯台から真方位335° 1.5海里付近 （概位 北緯35° 00.6′ 東経139° 50.2′）
インシデントの概要	押船第八光徳丸は、航行中、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4年8月24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 第八光徳丸、19トン 292-46396千葉、株式会社服部回漕店 ディーゼル機関、船内機、4サイクル、1,029.70kW、 使用燃料A重油、6気筒、ボア280mm、回転数毎分390、 製造年月日不詳、平成14年12月進水 B 被押はしけ 光徳、約1,274トン なし、株式会社服部回漕店
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 晴れ、風 ほとんどなし、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過等	A船は、船長Aほか3人が乗り組み、B船の船尾部に船首部を結合して押船列を構成し、砂利を積載する目的で、空船で京浜港横浜第5区に向け、千葉県館山港を出港した。 A船は、航行中、船長Aが主機の操縦ハンドルを操作して回転数を上昇させたところ、煙突から黒煙が噴出した。 船長Aは、機関室に向かい、排気集合管付近から黒煙が噴出し、機関室に黒煙が充満していることを認めた。 A船は、令和4年4月に、主機の上下二段となっている排気集合管の上段側に破口が生じ、修理会社担当者が主機の排気集合管を取り外して修理していたので、船長Aは、同集合管の別の部分に破口が生じたと思い、主機の運転ができないと判断し、館山湾内に錨泊したのち、船舶所有会社を通じて修理会社に修理を依頼した。 A船押船列は、修理会社担当者が手配したタグボートにえい航され、館山港に入港した。 修理会社担当者は、主機を点検した結果、‘下段側の排気集合管’

	<p>(以下「本件排気管」という。)に破口を生じているのを認め、排気によって断熱材等が汚損していることを確認した。</p> <p>機関製造会社担当者は、本件排気管が約35年間使用されており、排気中の硫黄分による低温腐食により肉厚が減少し、破口が生じたと推定した。</p> <p>船長Aは、主機の運転中、機関室を巡回していた際、排気の臭気を感じていたものの、注意して見ていなかったため、本件排気管の破口には気付かなかった。</p>
<b>分析</b>	<p>A船は、主機の本件排気管が約35年間使用されていた中、B船を押し航行中、低温腐食により本件排気管に破口を生じたことから、機関室内に排気が漏洩して主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長Aは、主機を始動したのち、排気の臭気を感じていたものの、注意して見ていなかったことから、本件排気管の破口に気付かなかったものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本インシデントは、A船が、主機の本件排気管が約35年間使用されていた中、B船を押し航行中、低温腐食により本件排気管に破口を生じたため、機関室内に排気が漏洩して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>
<b>再発防止策</b>	<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"> <li>・ 船長は、排気集合管の使用年数を考慮の上、適宜、同集合管の肉厚を計測すること。</li> <li>・ 乗組員は、機関室を巡回中、排気の臭気を感じた場合には漏洩部の発見に努めること。</li> </ul>