

船舶インシデント調査報告書

令和6年11月20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5年10月8日 13時30分ごろ
発生場所	和歌山県串本町 ^{くしもと} 榎野 ^{かしの} 埼北東方沖 榎野埼灯台から真方位064° 1,510m付近 (概位 北緯33° 28.6′ 東経135° 52.6′)
インシデントの概要	引船兼押船 ^{なんかい} 第十八南海丸は、土運船をえい航して航行中、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	令和5年10月25日、主管調査官（神戸事務所）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	引船兼押船 第十八南海丸、19.81トン 295-38292神奈川、南九海事株式会社（A社） ディーゼル機関2基、船内機、4サイクル、出力1,471kW（合計）、回転数毎分1,406、6気筒、ボア170mm、使用燃料A重油、機関製造年月日不詳、昭和58年11月進水
乗組員等に関する情報	船長、一級小型
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 4、視程 約4海里 海象：風浪 波向東、波高 約1.5m 東海海域西部には令和5年10月7日17時35分に、四国沖北部には7日23時35分にそれぞれ海上風警報が発表され、本インシデント時も継続中であった。
インシデントの経過等	<p>本船は、船長及び甲板員2人が乗り組み、無人の土運船（空船）をえい航して回航する目的で、令和5年10月7日13時00分ごろ静岡県静岡市清水^{しみず}港を出航し、阪神港に向けて約6ノットの対地速力で航行していた。</p> <p>本船は、8日09時30分ごろ、三重県^{おわら}尾鷲市沖を南西進中、次第に高くなってきた波を受けて船首部で上下約1mの縦揺れが始まり、11時30分ごろには、横揺れも加わって波が後部暴露甲板上に打ち上がって海水が同甲板を洗い始めた。</p> <p>甲板員の1人は、13時00分ごろ、本船が波を受けて右舷側に大きく傾き、右舷船尾部が一時的に水没状態となった際、後部暴露甲板の右舷船尾部に装備されているグースネック形状の‘燃料油タンクの空気抜き管’（以下「本件空気抜き管」という。）が海面下に沈んだ状況を見て、燃料油タンクに海水が流入したと思い、船長に報告した。</p> <p>本船は、13時20分ごろ、右舷主機の煙突から白煙が噴き上が</p>

	<p>り、回転数が低下して停止した後、間もなく左舷主機も停止し、13時30分ごろに発電機付き原動機も停止して船内電源を喪失した。</p> <p>A社担当者（以下「運航責任者」という。）は、船長から自力での航行ができなくなった旨の報告を受け、人命の安全確保が最優先と考え、船長に土運船とのえい航索を切り離して船首暴露甲板に避難するよう命じた後、13時50分ごろ118番通報を行った。</p> <p>乗組員3人は、えい航索を切り離した後、うねりを伴う波浪の高さが最大約4mに達する中、固型式救命胴衣を着用して船首付近に集合して救援を待った。</p> <p>乗組員3人は、来援した漁船が波浪により本船に横付けできなかったため、巡視艇の監視下、海に一人ずつ飛び込み、同漁船の乗組員により引き揚げられ、15時00分ごろ全員が収容された。</p> <p>本船は、漂流を続け、9日夕刻サルベージ会社が手配した引船によりえい航が開始され、10日朝串本町串本港に到着した。</p> <p>土運船は、漂流する本船の監視を行っていた巡視船艇により、檜野埼灯台北西の浅所に漂着しているところを発見され、後日、別のサルベージ会社の引船によりえい航され、最寄りの修繕施設に到着した。</p> <p>運航責任者は、本船の出航前、ウェブサイト等から入手した気象情報等により、清水港を出航後に海象が悪くなることを把握していたが、船長と協議した結果、海象が悪くなる前に串本町潮岬を通過し、風波の軽減が期待できる海域に入ることができると見込んで出航することを決めた。</p> <p>船長は、風波が強まりつつある尾鷲市沖を航行中、潮岬付近までの航行時間が3時間半ほどであったので、海象気象の更なる悪化により航行の継続に困難を感じつつも、潮岬を目指していた。</p> <p>（付図1 インシデント発生場所概略図 参照）</p>
<p>分析</p>	<p>本船は、悪化した海象の中を航行中、右舷側に大きく傾斜した際に水没した本件空気抜き管から燃料油タンク内に流入した海水が、燃料油供給系統内に浸入したことから、主機等への燃料油の供給が途絶えて運転できなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>船長及び運航責任者は、海象が悪化する前に潮岬を通過して風波の軽減が期待できる海域に入ることができると見込んでいたが、強まりつつあった風波の影響を受けて船体動揺が大きくなるなどして速力が低下したことから、悪化した海象の中を航行する状況となった可能性があると考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本インシデントは、船長及び運航責任者が、海象が悪化する前に風波の軽減が期待できる海域に入ることができると見込んでいた中、本船が、強まりつつあった風波の影響を受けて船体動揺が大きくなるなどして速力が低下して悪化した海象の中を航行したため、右舷側に大きく傾斜した際に水没した本件空気抜き管から燃料油タンク内に流入</p>

	<p>した海水が燃料油供給系統内に浸入し、主機等への燃料油の供給が途絶え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、本件空気抜き管の端部に延長ホースを接続し、同端部の高さを暴露甲板面より十分に高くし、船体が過剰に傾斜して水没するような状況となっても、燃料油タンク内に海水が流入しないように改装を行った。</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"> ・ 小型船舶の船長は、海象の悪化が見込まれる海域を航行する際、現況に応じて適宜航行の継続可否を見極め、無理をせず早めに避航すること。 ・ 船長及び運航責任者は、視界の悪化や荒天に遭遇するなどの緊急時に避泊する場所（湾内等）を含めた航海計画を立てることが望ましい。

付図1 インシデント発生場所概略図

