

船舶インシデント調査報告書

令和6年2月28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4年9月30日 21時36分ごろ
発生場所	福岡県宗像市沖ノ島北方沖 沖ノ島灯台から真方位357° 12.8海里付近 （概位 北緯34° 27.5′ 東経130° 05.5′）
インシデントの概要	作業船KENは、航行中、主機に燃料が供給されず、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和4年10月17日、主管調査官（門司事務所）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	作業船 KEN、19トン 51642286、ATLAS MARINE CO., LTD ディーゼル機関、船内機、4サイクル、出力551kW、回転数毎分1,400、6気筒、ボア160mm、使用燃料軽油、機関製造年月日不詳、昭和61年12月進水
乗組員等に関する情報	船長、四級（航海） 機関長、三級（機関）（機関限定）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 北北西、風力 1、視界 良好 海象：波高 約1m
インシデントの経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか1人が乗り組み、売船に伴う回航の目的で、関門港下関区を出港し、大韓民国釜山港に向けて航行中、船長が操舵室で操船していたところ、突然主機が停止したので、機関長に調査を指示した。</p> <p>機関長は、機関室を点検したところ、右舷船首側に配置された燃油タンク（以下「船首燃料タンク」という。）が空になっていたものの、船尾側に配置された燃油タンク（以下「船尾燃料タンク」という。）に約10klの燃料が入っているのを確認したので、船尾燃料タンクから主機に燃料が供給されると思い、その旨を船長に報告した。</p> <p>船長は、主機を始動しようとしてセルモータの起動を数回試みたが、主機が始動せず、そのうちバッテリーの容量がなくなったので、航行不能と判断し、118番通報した。</p> <p>本船は、来援した巡視艇にえい航されて対馬市比田勝港に入港し、本船の乗組員により主機及び燃料系統の詳細な調査が行われたところ、燃油タンク切替バルブが船首燃料タンクから船尾燃料タンクに切り替わっておらず、主機に燃料が供給されなかったことが判明し</p>

	<p>た。</p> <p>機関長は、本事故当時、本船に初めて乗船しており、船尾燃料タンクを使用する場合、燃料油タンク切替バルブを切り替えなければならないことを把握していなかった。</p>
分析	<p>本船は、航行中、主機が停止し、機関長が、船首燃料タンクが空になっていたものの、船尾燃料タンクに約10klの燃料油があるのを確認し、船尾燃料タンクから主機に燃料が供給されると思い、燃料油タンク切替バルブを切り替えず、セルモータで主機の始動が続けられたことから、バッテリーが過放電状態となり、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>
原因	<p>本インシデントは、夜間、本船が航行中、主機が停止し、機関長が、船首燃料タンクが空になっていたものの、船尾燃料タンクに約10klの燃料油があるのを確認し、船尾燃料タンクから主機に燃料が供給されると思い、燃料油タンク切替バルブを切り替えず、セルモータで主機の始動が続けられたため、バッテリーが過放電状態となり、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>
再発防止策	<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"> ・ 機関長は、初めての船舶に乗船する場合、燃料油タンク切替バルブの切り替え等燃料系統の取り扱いについて慣熟しておくこと。