

船舶インシデント調査報告書

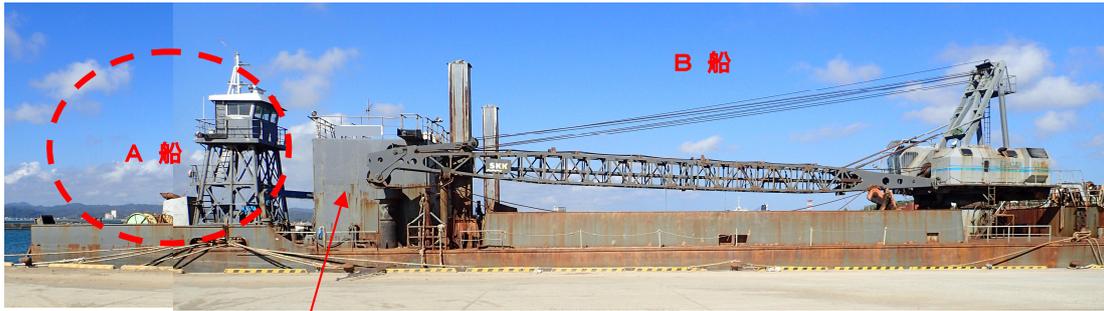
令和6年7月24日

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（電源喪失）
発生日時	令和5年7月11日 19時40分ごろ
発生場所	千葉県鋸南町西方沖 勝山港南防波堤灯台から真方位264° 1.7海里付近 （概位 北緯35° 06.5′ 東経139° 47.5′）
インシデントの概要	押船第八光徳丸は、被押はしけ光徳と押船列を構成して航行中、電源が喪失し、運航不能となった。
インシデント調査の経過	令和5年7月26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 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	船長、一級小型・特殊・特定 乗組員、二級小型・特殊・特定（失効中）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南西、風速 約5～6m/s、視界 良好 海象：うねり 波向南西、波高約3～4m
インシデントの経過等	A船は、船長及び乗組員1人が乗り組み、クレーン運転士1人を乗せ、B船の船尾部に船首部を結合して押船列を構成し、建設発生土を陸揚げする目的で、千葉県館山市館山港に向け、京浜港横浜第1区を出港した。 A船は、浦賀水道を通過し、船長が操船及び見張りに、乗組員が操舵操船にそれぞれ当たり、自動操舵で約4ノットの対地速力として南進した。 船長は、波が高くなり、船体動揺が大きくなってきた状況を見て、B船の甲板上にロープで固縛していたドラム缶の状態を確認しようとして、同ドラム缶の設置場所へ向かったところ、更に波が高くなり、船体の動揺で船外に投げ出されるおそれを感じたので、B船の船尾部に配置された構造物（居住区）の上方に避難した。 A船は、航行中、B船の発電機室に設置した可搬形ディーゼル発電機（以下「本件発電機」という。）から電力を供給していたところ、

	<p>本件発電機が停止して電源が喪失し、主機が停止して運航不能となった。</p> <p>船長は、携帯電話で船舶所有会社担当者に本インシデントの発生を連絡し、同社担当者経由で海上保安庁に通報を行い、船長、乗組員及びクレーン運転士は、来援した巡視艇に救助され、館山港に着いた。</p> <p>B船は、本件発電機のほか、予備発電機及び停泊用発電機の3台を設置しており、予備発電機は、手で始動して気中遮断器を投入してA船に電力を供給するようになっていた。</p> <p>船長は、本インシデント当時、時化による船体の動揺で船外に投げ出されるおそれを感じたので、B船の発電機室に入って予備発電機を始動することができなかった。</p> <p>本件発電機は、本インシデント後、点検されたものの、異常はなく、停止した理由が不明であった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>A船は、鋸南町西方沖を航行中、B船に搭載している本件発電機が停止してA船に電力が供給されなくなったことから、A船の主機が運転できなくなり、運航不能となったものと考えられるが、本インシデント後、本件発電機が点検されたものの、本件発電機が停止した状況を明らかにすることはできなかった。</p> <p>船長は、時化による船体の動揺で船外に投げ出されるおそれを感じたことから、B船の発電機室に入ることができず、予備発電機を始動することができなかったものと考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、鋸南町西方沖をA船が航行中、B船に搭載している本件発電機が停止してA船に電力が供給されなくなったため、A船の主機が運転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><b>再発防止策</b></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"> <li>・被押はしけ等に結合して運航する押船の船舶所有者は、押船が被押はしけの発電機から電力供給を受ける構造の場合、電力供給に支障が生じた際、気象海象によっては、直ちに乗組員がはしけに移乗して、対処することが困難な状況があるので、押船に発電機を搭載して航行に必要な電力を供給できる設備にすることが望ましい。</li> </ul>

A船がB船の船尾部に船首部を結合した押船列の状態



B船の一般配置図

