

## 船舶インシデント調査報告書

平成29年6月22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	平成28年9月30日 08時31分ごろ
発生場所	岡山県倉敷市水島港 水島港西1号防波堤灯台から真方位003° 1.5海里付近 （概位 北緯34° 29.6′ 東経133° 44.1′）
インシデントの概要	油送船 <sup>ゆうぼう</sup> 勇宝は、入港操船中、主機の回転数制御ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成28年12月12日、主管調査官（広島事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報	
船種船名、総トン数	油送船 勇宝、749トン
船舶番号、船舶所有者等	140695、日勢海運有限会社
乗組員等に関する情報	船長、三級（航海） 機関長、四級（機関）
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 1、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の中央期
インシデントの経過等	<p>本船は、船長及び機関長ほか4人が乗り組み、積荷役の目的で製油所の棧橋に向けて水島港外の錨地を出発した。</p> <p>本船は、入港操船中、船長が、一旦停止した主機を始動して極微速力前進とした際、主機が、通常、回転数毎分（rpm）約150のところ、約250rpmまで上昇したので、主機の操縦ハンドルを中立としたが、約500rpmまで上昇し、回転数制御ができなくなった。</p> <p>機関長は、主機を機側の操縦ハンドルで停止しようとしたものの、同ハンドルが固着しており、停止できなかったため、主機への燃料供給入口弁を閉鎖して停止した。</p> <p>船長は、船首配置の航海士に指示して緊急投錨を行った後、本インシデントの発生を海上保安庁に通報した。</p> <p>本船は、訪船した主機製造会社のサービスエンジニアの点検を受けたが、主機の開放点検が必要と判断され、引船にえい航されて愛媛県今治市にある造船所に向かった。</p> <p>主機は、主機製造会社のサービスエンジニアによる開放点検の結果、2番及び5番シリンダの燃料噴射ポンプのラックが固着し、同ポンプのプランジャが突き上げた状態で動かなくなっていたことが判明した。</p> <p>主機燃料油系統にある精密こし器は、開放点検が行われた結果、同</p>

	<p>こし器内部のフィルタエレメントの一部が破損していたことが判明した。</p> <p>精密こし器は、整備基準の目安として、油出入口の圧力差が0.18MPa以上になった場合に開放整備を行うよう、主機製造会社の取扱説明書に記載されていた。</p> <p>機関長は、主機製造会社の取扱説明書に従って定期的に精密こし器のドレンを排出していたものの、同こし器の油出入口の圧力差が生じなかったため、同こし器の開放整備を約1年4か月行っていなかった。</p>
<p><b>分析</b></p>	<p>本船は、主機の燃料噴射ポンプのラックが固着したことから、同ポンプのプランジャが突き上げた状態で動かなくなって主機の回転数制御ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。</p> <p>主機の燃料噴射ポンプは、精密こし器の開放整備が約1年4か月行われていなかったことから、同こし器内部のフィルタエレメントが経年劣化によって破損し、スラッジ又は異物等が内部に流れ込み、ラックが固着した可能性があると考えられる。</p>
<p><b>原因</b></p>	<p>本インシデントは、本船が、主機の燃料噴射ポンプのラックが固着したため、同ポンプのプランジャが突き上げた状態で動かなくなって主機の回転数制御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><b>参考</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>・ 燃料系統のこし器については、定期的に点検及び整備を行い、性能の維持を図ること。</li> </ul>