

船舶事故等調査報告書

平成22年4月22日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2009門第127号
事故等種類	浸水
発生日時	平成21年5月23日 23時30分ごろ
発生場所	長崎県壱岐市勝本町所在の若宮灯台から真方位265° 8.5海里付近 (概位 北緯33° 51.3′ 東経129° 31.1′)
事故等調査の経過	平成21年8月13日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数	漁船 第十八七海丸 ^{ななみ} 、19トン
船舶番号、船舶所有者等	NS2-17042（漁船登録番号）、個人所有
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定
死傷者等	なし
損傷	主機のシリンダライナが焼損及び主機始動用発電機等が濡損
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか2人が乗り組み、フグの稚魚を積載し、壱岐島の西方沖を航行中、平成21年5月23日23時30分ごろ、主機の警報ブザーが鳴ったことから船長が機関室に赴いたところ、逆転減速機用潤滑油冷却器の海水入口側保護亜鉛取付けプラグ（以下「本件プラグ」という。）が腐食して脱落し、海水が機関室内に浸入していた。</p> <p>船長は、主機を停止し、主機の海水取入れ弁を閉鎖して海水の浸入を止めたのち、補助発電機を始動して可搬式電動海水ポンプで排水作業を実施した。</p> <p>本船は、僚船によってえい航され、長崎県対馬市美津島町大船越でフグの稚魚を水揚げしたのち、本船整備業者が点検した結果、主機等の損傷が判明した。</p>
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 西、風速 約7m/s、視界 良好 海象：波高 約2m
その他の事項	<p>主機の運転時間は、月平均300時間であった。</p> <p>保護亜鉛は、根元を本件プラグに組付けられており、逆転減速機用潤滑油冷却器内に差し込んで、本件プラグでネジ止めして取り付けられていた。</p> <p>保護亜鉛取付けプラグは、従前から耐食性の高い真鍮製のものが使用されていたが、平成20年8月ごろ主機の冷却海水システムの洗浄工事を実施した際、本件施工業者によって鋼製のものに交換されていた。</p> <p>脱落した本件プラグ及び減速機用潤滑油冷却器ケーシングの本件プラグ取付け孔は、ネジ部が腐食していた。</p> <p>保護亜鉛の点検は、機関取扱説明書で運転時間が500時間毎に行うようになっていたが、船長は1年から1年半毎に実施していた。</p> <p>船長は、発航前の点検で、機関室内の水漏れの有無及びビルジの状態を確認していたが、異常を認めていなかった。</p>

分析	乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	なし あり なし 本船は、逆転減速機用潤滑油冷却器の本件プラグが腐食して脱落したため、同箇所から海水が機関室内に浸入したと認められる。 逆転減速機用潤滑油冷却器の本件プラグは、主機の冷却海水系統の洗浄工事の際、本件施工業者が鋼製のものに取り替えたため、早期に腐食したものと考えられる。 保護亜鉛を適切な時期に点検していれば、保護亜鉛取付けプラグの不具合を早期に発見でき、本事故は防げた可能性があると考えられる。 ビルジ警報装置を装備していれば、本事故は軽減できたものと考えられる。
原因	本事故は、本船が壱岐島の西方沖を航行中、逆転減速機用潤滑油冷却器の本件プラグが腐食して脱落したため、同箇所から海水が機関室内に浸入したことにより発生したと認められる。	
備考	本船は、ビルジ警報装置を装備した。	