

船舶事故調査報告書

平成25年2月28日
 運輸安全委員会（海事専門部会）議決
 委員 横山 鐵男（部会長）
 委員 庄 司 邦 昭
 委員 根 本 美 奈

事故種類	火災
発生日時	平成23年11月10日 19時20分ごろ
発生場所	愛媛県松山市波妻ノ鼻北西方沖 波妻ノ鼻灯台から真方位312° 1.4海里（M）付近 （概位 北緯34°00.9′ 東経132°44.8′）
事故調査の経過	平成24年1月10日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 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 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	ケミカルタンカー 第八幸福丸、191トン 129532、コーウン・マリン株式会社 44.20m×8.00m×3.20m、鋼 ディーゼル機関、441kW、昭和61年11月15日
乗組員等に関する情報	機関長 男性 56歳 五級海技士（機関） 免許年月日 昭和53年10月6日 免状交付年月日 平成23年2月4日 免状有効期間満了日 平成28年3月27日
死傷者等	なし
損傷	主発電機の反駆動側軸受焼損、主機駆動の継手及びベルト破損
事故の経過	<p>本船は、船長及び機関長ほか2人が乗り組み、平成23年11月10日10時45分ごろ、岡山県岡山市岡山港において、積載していた液体苛性ソーダ約200m³の揚げ荷を終え、山口県徳山下松港に向けて出港した。</p> <p>本船は、19時15分ごろ、波妻ノ鼻北西方沖を南西進中、機関室で異音を生じるようになり、機関長が、機関室に入ったところ、19時20分ごろ、波妻ノ鼻灯台から真方位312° 1.4M付近において、機関室で白煙が生じていることを発見した。</p> <p>本船は、19時30分ごろ、投錨して機関室の内部を点検し、主機駆動の主発電機の反駆動側軸受部から白煙と火の粉が発生していることが分かり、機関長が、機関室に備えてあった持運び式の粉末消火器を使用して消火した。</p> <p>本船は、ディーゼル機関駆動の補助発電機を運転して船内電源を確</p>

	保し、20時00分ごろ抜錨して自力航行を再開したのち、翌11日03時00分ごろ徳山下松港に入港した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 東北東、風力 1 海象：海上 平穏
その他の事項	持運び式の粉末消火器は、機関室に3本備えられていた。 主発電機の軸受は、駆動側及び反駆動側共に潤滑剤としてグリースを注入する玉軸受であり、機関長は、月間一度の割合で軸受のグリース注入交換作業を行っていたが、その際、軸受内部の古いグリースが完全に排出されたことを確認していなかった。 本船は、本事故後、主発電機の軸受を開放したところ、同軸受は破損していた。
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	あり あり なし 本船は、波妻ノ鼻北西方沖を南西進中、主機駆動の主発電機において、反駆動側の軸受が潤滑不良となったことから、同軸受が破損して内部のグリース及び軸受箱の塗膜が過熱し、グリース及び塗膜が着火したものと考えられる。 主発電機の反駆動側軸受は、軸受の潤滑を担うグリースが軸受内部に注入されて交換される際、内部の古いグリースを完全に排出したことが適切に確認されていなかったことから、潤滑が不良となった可能性があると考えられる。
原因	本事故は、本船が、波妻ノ鼻北西方沖を南西進中、主機駆動の主発電機において、反駆動側の軸受が潤滑不良となったため、同軸受が破損して内部のグリース及び軸受箱の塗膜が過熱し、グリース及び塗膜が着火したことにより発生したものと考えられる。
参考	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。 ・グリース潤滑タイプの玉軸受については、定期整備の一環として同軸受に新しいグリースを注入交換する際、軸受内部の古いグリースが完全に排出されたことを適切に確認すること。