

船舶事故調査報告書

平成30年2月21日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故種類	乗揚
発生日時	平成29年11月9日 20時50分ごろ
発生場所	関門港西山区 下関福浦防波堤灯台から真方位158°820m付近 (概位 北緯33°54.8′ 東経130°54.2′)
事故の概要	コンテナ船 ^{グローリー フォーチュン} GLORY FORTUNEは、航行中、浅瀬に乗り揚げた。
事故調査の経過	平成29年11月10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	コンテナ船 GLORY FORTUNE（中華人民共和国香港特別行政区籍）、 9,928トン 9332729（IMO番号）、GLORY FORTUNE SHIPPING Co.,Ltd.
乗組員等に関する情報	船長（中華人民共和国籍）、船長免状（中華人民共和国発給） 機関長（中華人民共和国籍）、機関長免状（中華人民共和国発給）
死傷者等	なし
損傷	船首部船底外板に凹損
気象・海象	気象：天気 晴れ、風向 南、風速 約3m/s、視界 良好 海象：海上 平穏、潮汐 上げ潮の初期、潮高 約140cm（壇之浦）
事故の経過等	<p>本船は、船長及び機関長ほか19人（全員中華人民共和国籍）が乗り組み、コンテナ798個を積載し、平成29年11月9日20時06分ごろ関門航路に入航し、約12.0～14.6ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で西航していた。</p> <p>本船は、関門航路第21号灯浮標を通過した後、20時45分ごろ主機の7番主軸受の高温警報が発生したので、機関長が船長に主機の減速を求めているところ、約40秒後に主軸受高温により非常停止した。</p> <p>本船は、約5knの潮流（東流）により圧流されて、関門航路第19号灯浮標北西方の浅瀬に乗り揚げた。</p> <p>船長は、右舷錨を投錨した後、関門海峡海上交通センターに本事故の発生を通報した。</p> <p>本船は、10日00時11分ごろ、来援したタグボートにより曳き出された後、自力航行で六連東錨地に錨泊した。</p> <p>主機は、乗組員が点検したところ、7番主軸受の上軸受及び下軸受が溶損していることが判明した。</p> <p>本船の喫水は、船首約6.9m、船尾約7.8mであった。</p>

	<p>主機の潤滑油は、平成28年10月の分析で水分の混入量が制限値を超えており、平成29年7月に潤滑油全量の1/2を新替えしていたが、9月の分析結果では依然水分の混入量が制限値を越えていた。</p>
分析	<p>本船は、関門航路を西進中、主機が非常停止したことから、運航不能となって関門航路第19号灯浮標北西方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p> <p>主機は、潤滑油中に水分が多かったことから、7番主軸受の潤滑が阻害されて同主軸受が高温となり、非常停止した可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路を西進中、主機が非常停止したため、運航不能となって関門航路第19号灯浮標北西方の浅瀬に乗り揚げたものと考えられる。</p>
参考	<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"> ・潤滑油を適正な性状で管理し、使用すること。