

船舶事故等調査報告書

平成21年2月26日

運輸安全委員会(海事専門部会)議決

|  |   |          |    |         |    |           |    |           |  |
|--|---|----------|----|---------|----|-----------|----|-----------|--|
| 事故等番号                                  | 2008門第70号   |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 事故等名                                   | 押船金栄丸運航不能(機関損傷)   |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 発生日月時刻                                 | 平成20年3月3日15時50分ごろ   |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 発生場所                                   | 長崎県壱岐市芦辺町地先の八幡浦沖合(北緯33°46′東経129°48′付近)  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 事故等調査の経過                               | 調査の概要:平成20年12月8日 門司・地方事故調査官が海難報告書を精査し、同月9日 船舶所有者から船舶検査証書、船舶件名表、海難工事請求書及び検定機関の鑑定書入手、また、主機製造メーカーに照会して主機取扱説明書抜粋を入手、同月10日 船長及び機関長口述聴取<br>原因関係者からの意見聴取:意見なし  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 認定した事実<br>船種・船名・総トン数<br>船舶番号<br>船舶所有者等 | 押船 金栄丸 100トン<br>127828<br>株式会社有明商事  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 乗組員等に関する情報                             | 機関長 三級海技士(機関)   |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 負傷者                                    | なし  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 損傷                                     | 主機の全主軸受及びクランクピン軸受に擦過傷   |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 事故等の経過                                 | 本船は、長崎県壱岐市芦辺町所在の八幡浦漁港を同市石田町沖合の採砂場向け発したが、荒天のため同町所在の印通寺港沖に避泊することになった。<br>機関長は、避泊途上、平成20年3月3日15時50分ごろ、主機潤滑油圧力が、通常約5kg/m <sup>2</sup> であるところ、約4kg/m <sup>2</sup> に低下していることに気付き、潤滑油こし器を点検した結果、多量のスラッジが詰まっていたので清掃を行った。<br>本船は、その後も主機潤滑油圧力が回復しなかったものの、同圧力が適正範囲内にあり、6月に定期検査が予定されていたことから、そのまま運航されることになった。<br>本船は、定期検査時に前記損傷が発見された。   |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 事実を認定した理由                              | <table border="0"> <tr> <td>気象・海象の関与</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>乗組員等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>船体・機関等の関与</td> <td>あり</td> </tr> <tr> <td>判明した事項の解析</td> <td>                 潤滑油の定期的な分性状析が行われておらず、また、潤滑油の交換も年に1回しか行われていなかったことから、潤滑油が汚損・劣化して潤滑油溜りに多量のスラッジが沈殿し、経路内にもスラッジ等が付着していた可能性があると考えられる。<br/>上記スラッジが、荒天による動揺及び振動によって、潤滑油経路内に入り、軸受部に供給された可能性があると考えられる。             </td> </tr> </table> | 気象・海象の関与 | なし | 乗組員等の関与 | あり | 船体・機関等の関与 | あり | 判明した事項の解析 | 潤滑油の定期的な分性状析が行われておらず、また、潤滑油の交換も年に1回しか行われていなかったことから、潤滑油が汚損・劣化して潤滑油溜りに多量のスラッジが沈殿し、経路内にもスラッジ等が付着していた可能性があると考えられる。<br>上記スラッジが、荒天による動揺及び振動によって、潤滑油経路内に入り、軸受部に供給された可能性があると考えられる。 |
| 気象・海象の関与                               | なし  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 乗組員等の関与                                | あり  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 船体・機関等の関与                              | あり  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 判明した事項の解析                              | 潤滑油の定期的な分性状析が行われておらず、また、潤滑油の交換も年に1回しか行われていなかったことから、潤滑油が汚損・劣化して潤滑油溜りに多量のスラッジが沈殿し、経路内にもスラッジ等が付着していた可能性があると考えられる。<br>上記スラッジが、荒天による動揺及び振動によって、潤滑油経路内に入り、軸受部に供給された可能性があると考えられる。  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| 原因                                     | 本インシデントは、本船が、主機潤滑油の定期的な性状分析を行わず、適切な時期に同油が交換されなかったため、潤滑油溜りに沈殿していたスラッジや、潤滑油経路内に付着していたスラッジ等が荒天時の振動等によって同経路内に入り、主軸受等に供給されたまま、運転が継続され、主機が故障したことにより発生した可能性があると考えられる。  |          |    |         |    |           |    |           |  |
| その他の事項                                 | なし  |          |    |         |    |           |    |           |  |