

船舶事故等調査報告書

平成22年5月27日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2010神第12号	
事故等種類	運航不能（機関損傷）	
発生日時	平成21年12月6日 12時00分ごろ	
発生場所	兵庫県姫路市家島諸島 ^{たんが} 男鹿島の北方2km付近 (概位 北緯34°41.5′ 東経134°35.0′)	
事故等調査の経過	平成22年1月22日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（神戸事務所）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 船舶番号、船舶所有者等	A 引船 ^{かずえい} 一栄、18トン 210-27966 広島、個人所有 B 台船 No. 1202、長さ45m なし、関西船用株式会社	
乗組員等に関する情報	船長、一級小型船舶操縦士	
死傷者等	なし	
損傷	主機全6シリンダのピストン及びシリンダライナ焼損	
事故等の経過	A船は、船長ほか1人が乗り組み、平成21年12月5日13時00分ごろ、広島県海田港を発し、B船をえい航して阪神港神戸区に向かった。 翌6日12時00分ごろ、主機が、潤滑油圧力低下の警報を発すると同時に、突然自停した。 船長は、機関室に急行し、主機冷却海水系統の管に触手したところ、熱くなっていることを確認した。 船長は、A船の運航を断念し、B船のえい航を救援依頼したタグボートに委ねた。	
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北西、風力 3、視界 良好 海象：小さいうねり 約1.5m	
その他の事項	B船は、1200DW型（幅16m）で約100トンの貨物を積み込んでいた。 A船は、運航不能となった直後に投錨し、その後、救援船にえい航され、目的地を経由して造船所に赴いた。 主機の安全装置は、遠隔手動非常停止装置及び潤滑油圧力低下警報装置のみであった。 事故後、冷却海水ポンプ及び海水こし器を点検したが、ポンプに異常はなく、同こし器の内部にも異物の付着などは残っていなかった。 A船は、事故発生当時、海面に多量の浮遊物が漂っている海域を航行していた。	
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	不明 あり なし 主機が、過熱運転状態となったものと考えられる。

		<p>主機は、わずかな時間、冷却海水が十分に通水しなかった可能性があると考えられる。</p> <p>主機冷却海水系統の海水吸入部が、一時的に何らかの異物で塞がれた可能性があると考えられる。</p>
原因	<p>本インシデントは、A船が男鹿島北方沖を航行中、主機冷却海水系統の海水吸入部が、一時的に異物で塞がれ、冷却海水が著しく不足して主機の冷却が阻害され、潤滑油温度の上昇するとともにピストンとシリンダライナが焼き付き、主機の運転ができなくなったことによって発生したものと考えられる。</p>	