

船舶インシデント調査報告書

平成24年3月1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 石 川 敏 行
委員 根 本 美 奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成23年10月1日 08時30分ごろ
発生場所	千葉県房総半島南方沖 千葉県南房総市所在の野島埼灯台から真方位234° 1.5海里付近 （概位 北緯34° 53.2′ 東経139° 51.8′）
インシデント調査の経過	平成23年10月3日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）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	作業船 第八幸進丸、5トン未満 200-19706千葉、東日本海洋建設株式会社 11.50m (Lr) × 3.00m × 1.00m、鋼 ディーゼル機関、123.60kW、平成2年4月
乗組員等に関する情報	船長 男性 63歳 一級小型船舶操縦士・特殊小型船舶操縦士・特定 免許登録日 昭和50年4月4日 免許証交付日 平成21年4月6日 （平成27年1月24日まで有効）
死傷者等	なし
損傷	主機冷却海水ポンプ駆動軸損傷
インシデントの経過	本船は、船長が1人で乗り組み、潜水士1人を乗せ、平成23年10月1日05時30分ごろ、千葉県富津市金谷港を出港し、房総半島南方沖を茨城県鹿嶋市鹿島港へ向けて東進中、同日08時30分ごろ、船長が機関室の異状を察知して機関室のドアを開けたところ、機関室内に水蒸気が充満していた。 船長は、直ちに主機を停止して各部の点検を行った結果、冷却海水量が不足しているのを認め、航海の継続を断念して海上保安庁に救援を要請した。 本船は、来援した巡視船にえい航されて千葉県館山市館山港に入港した。
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 北東、風力 5 海象：波高 約1m
その他の事項	本船は、船体の後部に操舵室が、その甲板下に機関室が配置されており、機関室中央に主機が設置されていた。 主機は、6シリンダであり、左舷前方に主機直結の冷却海水ポンプが取

	<p>り付けられており、冷却海水が、主機の左舷側船底に取り付けられた船底弁からこし器を通して同ポンプで吸引され、清水冷却器で清水を冷却したのちに左舷側に排出されるようになっていた。</p> <p>船長は、金谷港を出港する前、潤滑油量、清水量、冷却海水の排出量などの点検を行い、また、航海中は、時々冷却清水温度の点検を行っていた。</p> <p>船長は、水蒸気を認めて主機を停止したのち、冷却海水ポンプを点検したところ、主機が回転してもインペラが回転しないのを認めた。</p> <p>本船は、館山港で冷却海水ポンプの詳細な点検が行われた結果、同ポンプ駆動軸のスプラインが損傷しているのが発見された。</p> <p>冷却海水ポンプ駆動軸は、本インシデントが発生した約2年前に実施された主機開放整備の際には、異状は認められなかった。</p>	
分析	<p>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</p>	<p>不明 あり なし</p> <p>本船は、房総半島南方沖を東進中、主機冷却海水ポンプ駆動軸のスプラインが損傷して同ポンプのインペラが回転しなかったことから、冷却海水量が不足して冷却清水が過熱し、主機の運転を継続できなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p> <p>本船は、進水後21年以上が経過しており、経年劣化により主機冷却海水ポンプ駆動軸のスプラインが損傷し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、本船が、房総半島南方沖を東進中、主機冷却海水ポンプ駆動軸のスプラインが損傷して同ポンプのインペラが回転しなくなったため、冷却海水量が減少して冷却清水が過熱し、主機の運転を継続できなくなったことにより発生し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"> ・定期的に冷却海水ポンプ駆動軸のスプラインの点検を行うこと。 	