

船舶インシデント調査報告書

平成24年12月20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

| | |
|---|---|
| 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14日 14時50分ごろ |
| 発生場所 | 鹿児島県奄美市笠利崎北方沖 笠利崎灯台から真方位015° 25.0海里付近 （概位 北緯28° 56.2′ 東経129° 48.7′） |
| インシデント調査の経過 | 平成23年12月7日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（那覇事務所）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 | 油タンカー ほうえい、497トン 140586、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び日栄タンカー株式会社 60.24m (Lr) × 10.00m × 4.50m、鋼 ディーゼル機関、1,029kW、平成19年8月29日 |
| 乗組員等に関する情報 | 機関長 男性 58歳 四級海技士（機関） 免許年月日 平成1年6月8日 免状交付年月日 平成21年1月7日 免状有効期間満了日 平成26年6月7日 |
| 死傷者等 | なし |
| 損傷 | 主機逆転機スラストメタル焼損及び逆転機ケーシング亀裂 |
| インシデントの経過 | 本船は、船長及び機関長ほか3人が乗り組み、鹿児島県龍郷町竜郷港で揚げ荷を終え、同港を出港して山口県岩国港に向けて北北東進中、平成23年10月14日14時50分ごろ機関室から異音と白煙が発生したので、主機を停止した。 機関長は、機関室を点検したところ、主機逆転機潤滑油の温度が100℃以上を示し、スラスト軸受の焼損を認め、主機の運転を諦めた。 本船は、タグボートにより鹿児島県の造船所にえい航された。 |
| 気象・海象 | 気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 4、視界 良好 海象：海上 平穏 |
| その他の事項 | 本船は、本インシデント後に機関修理業者による調査の結果、主機逆転機潤滑油に金属片が混入しており、潤滑油の粘度が高かったこと |

| | |
|---|--|
| | <p>が確認された。</p> <p>機関長は、平成23年8月に逆転機潤滑油クーラーの掃除の回数が増えたので、逆転機潤滑油サンプルの分析調査に出し、引火点の低下と粘度上昇の指摘を受け、潤滑油替えをやろうと思っていたが、台風避難などで会社の工務課からの潤滑油の供給が遅れ、本インシデントまで潤滑油交換を行わず、潤滑油劣化のまま運転を継続していた。</p> <p>本船は、逆転機の前進スラストメタルと出力軸継ぎ手の当たり面が焼損していた。</p> |
| <p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象の関与</p> <p>判明した事項の解析</p> | <p>あり</p> <p>なし</p> <p>なし</p> <p>本船は、笠利埼北方沖を北北東進中、主機逆転機の潤滑油が劣化したことから、前進スラストメタルと出力軸継ぎ手間が潤滑不良となり、スラスト軸受が焼損し、主機の運転ができなくなり、運航不能になったものと考えられる。</p> |
| <p>原因</p> | <p>本インシデントは、本船が、笠利埼北方沖を北北東進中、主機逆転機の潤滑油が劣化したため、前進スラストメタルと出力軸継ぎ手間が潤滑不良となり、スラスト軸受が焼損し、主機の運転が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> |
| <p>参考</p> | <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"> ・潤滑油等の性能に不具合を指摘された場合は、早急にその不具合を取り除くこと。 |